Jahres-Bericht

der

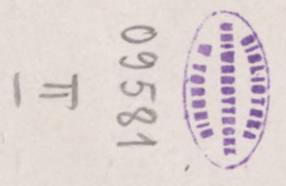
Handelskammer

zu

Thorn

für das Jahr 1900.

1901.
Buchdruckerei der Thorner Ostdeutschen Zeitung Ges. m. b. H., Thorn.



Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie.

Die Reihe der guten Jahre, in denen ein Aufsteigen des deutschen Wirthschaftslebens zu spüren war, ist durch das Jahr 1900 jäh unterbrochen worden, und wenn es auch an Sturmsignalen nicht gefehlt hat, wenn auch in der Oeffentlichkeit manche Stimme vor zu optimistischer Auffassung der Lage warnte, so wurde man doch durch die plötzlich eintretende Stockung überrascht. Ueberschaut man freilich die Verhältnisse ruhig, so darf man sich nicht wundern, daß ein Rückgang oder wenigstens Stillstand eintrat, denn durch die fieberhafte industrielle Thätigkeit der letzten Jahre war die Nachfrage nach Rohmaterialien gewaltig gewachsen, und in Folge dessen gingen die Preise von Kohlen, Eisen, Holz, Wolle u. a. m. beträchtlich in die Höhe. Gleichzeitig mußte auch ein außerordentlich hoher Zins für das Leihkapital gezahlt werden. Betrug doch Anfang 1900 der Zinsfuß der Reichsbank für Wechsel 7 %, für Lombard-Darlehne 8 % und im Jahresdurchschnitt 5,333 % für Wechsel und 6,333 % für Lombard-Darlehne gegen 5,036 % und 6,036 % im Vorjahre. Verschärfend auf die Kohlen- und Geldtheuerung wirkten ferner noch der Krieg in Südafrika und die Wirren in China; auch war die Steigerung der Arbeitslöhne nicht geeignet, die Schwierigkeit der Lage zu mildern. In der ersten Hälfte des Jahres war noch wenig zu spüren, doch als sich herausstellte, daß die Produktion die Aufnahmefähigkeit des Marktes überschätzt hatte, befand man sich alsbald mitten in einem jähen Rückgang. Der Kurssturz der Industriepapiere war ungeheuer, und war daran auch in erster Linie das Publikum selbst schuld, das die Papiere ohne Rücksicht auf die vorhandenen Grundlagen, verblendet durch den günstigen Stand einiger Jahre, viel zu hoch eingeschätzt hatte, so

wären diese doch nicht so tief gesunken, wenn wir eine normal arbeitende Börse gehabt hätten.

Schnell fielen nun die Preise von Eisen, Holz und Wolle, etwas langsamer die Kohlenpreise, und das war in allseitigem Interesse erwünscht, da sie eine nicht mehr zu rechtfertigende Höhe erklommen hatten. Da auch die Spannung des Geldmarktes nachließ, so könnte man den Rückgang als eine Radikalkur betrachten, die ein erneutes Fortschreiten erst wieder möglich gemacht hätte, vorausgesetzt, daß die sonstigen Verhältnisse eine gute Aussicht für die Zukunft bieten. Gerade aber die Ungewißheit über das, was die nächste Zukunft bringen wird, verzögert den Gesundungsprozeß unseres Wirthschaftslebens, denn Niemand weiß, wie unsere Handelspolitik fortgesetzt werden wird, wenn Ende nächsten Jahres die Handelsverträge abgelaufen sein werden. Wer allerdings den günstigen Einfluß der Handelsverträge auf die wirthschaftliche Entwickelung unseres Vaterlandes kennt, kann nur der Meinung sein, daß die Fortführung der Handelsvertragspolitik für uns eine Lebensfrage ist, daß wir wieder langfristige, für den Export unserer Industrieprodukte möglichst günstige Handelsverträge haben müssen. Selbst für das sonst recht ungünstige Berichtsjahr weisen ja die Zahlen des auswärtigen Handels eine Steigerung auf, denn es wurden 32682000 Tonnen im Werthe von 4555 Millionen Mk. ausgeführt gegen 30402000 Tonnen im Werthe von 4368 Millionen Mk. des Jahres 1899, und die Einfuhr betrug 45926000 Tonnen im Werthe von 5833 Millionen Mk. gegen 44652000 Tonnen im Werthe von 5783 Millionen Mk. im Vorjahre. Wir dürfen wohl das Vertrauen zu unserer Staatsregierung haben, daß sie in Anbetracht der großen Werthe, um die es sich hier handelt, für einen ruhigen Fortgang unseres auswärtigen Handels Sorge tragen wird. Daß man den Abschluß neuer Handelsverträge ernstlich beabsichtigt, geht aus der Sorgfalt hervor, mit der der wirthschaftliche Ausschuß die Sammlung des hierfür nöthigen Materials betrieben hat. Natürlich darf man sich den Weg zur Herbeiführung günstiger Handelsverträge nicht von vornherein dadurch verschließen, daß man einen Maximal- und Minimaltarif aufstellt. Hiergegen sind wir ebenso wie gegen die Einführung von Werthzöllen, die von gewisser Seite als Kampfmittel empfohlen wurden, vorstellig geworden.

Man würde nun über das Zustandekommen der Handelsverträge, die ja nicht nur für uns, sondern auch für unsere Kontrahenten von Nutzen gewesen sind, ziemlich unbesorgt sein können, wenn nicht von Seiten der Landwirthschaft ein erhöhter Getreidezoll gefordert würde.

Wir, die wir inmitten einer hauptsächlich landwirthschaftlichen Bevölkerung wohnen und wohl wissen, daß das Gedeihen einer Erwerbsklasse von dem der anderen abhängig ist, sind sicherlich keine Gegner der Landwirthschaft, halten vielmehr die wohlverstandenen Interessen aller Erwerbskreise für vereinbar. Wir sind aber überzeugt, daß der jetzt bestehende, doch schon recht hohe Zollschutz für die Landwirthschaft ausreichend ist, und wenn wir es auch begreiflich finden, daß man sich bei der jetzigen Lage der Landwirthschaft gegen eine Beseitigung des vorhandenen Getreidezolles sträubt, so würden wir dagegen eine Erhöhung für höchst bedenklich halten. Nicht nur daß solche Zollerhöhung eine Brotvertheuerung zur Folge haben müßte, die gerade den ärmsten Theil des Volkes belasten und die Exportfähigkeit unserer Industrie schädigen würde, könnte auch dadurch der Abschluß neuer Handelsverträge, namentlich eines solchen mit Rußland, ernstlich gefährdet werden. Wie leicht aber dann ein Zollkrieg entsteht und welche Schädigungen er namentlich an der Grenze gelegenen Landestheilen zufügt, wissen wir aus Erfahrung. Auch unsere Landwirthe können einem Zollkriege mit Rußland nicht ohne Sorge entgegensehen, denn es ist in landwirthschaftlichen Kreisen selbst darauf hingewiesen worden, daß Rußland dann leicht sich veranlaßt sehen könnte, die Abwanderung russischer Arbeiter nach Preußen wesentlich zu erschweren oder ganz zu verhindern. Wir dürfen aber wohl hoffen, daß es nicht zu solchen Katastrophen komme, sondern daß es gelinge, für alle Theile günstige Handelsverträge mit langjähriger Gültigkeit zu erhalten, damit unser Handel sowie Industrie und Schifffahrt die nöthige Ruhe und Sicherheit für ihre Weiterentwickelung erhalten.

Der allgemeine Rückgang ist natürlich auch nicht ohne Einfluß auf die wirthschaftliche Lage unseres Bezirks geblieben. In Folge der Theuerung der Rohmaterialien und des Geldes wurde auch bei uns die Unternehmungslust gelähmt; die Bauthätigkeit wurde eingeschränkt und nur das Allernothwendigste ausgeführt, zum Schaden unserer Schneidemühlen und Ziegeleien. Wir möchten hierbei einflechten, daß die hohen Kohlenpreise uns veranlaßten, die Beschaffung billigeren Heizmaterials ins Auge zu fassen. An verschiedenen Stellen Westpreußens sind bei Gelegenheit von Brunnenbohrungen Braunkohlen gefunden worden, und es besteht kein Zweifel, daß man bei systematisch vorgenommenen Untersuchungen noch vielerorts abbauwürdige Kohlenlager entdecken würde. An einigen Stellen hat man auch schon längst Braunkohlen gefördert, und sie haben besonders während der Kohlentheuerung vielfach, gemischt mit Steinkohlen, in unseren Fabriken

zur Kesselheizung Verwendung gefunden. Ein Hinderniß in der Ausnutzung der vorhandenen Kohlenlager liegt aber darin, daß § 1 des Berggesetzes, wonach die nutzbaren Mineralien der Verfügung des Grundeigenthümers entzogen sind, für Westpreußen keine Gültigkeit hat. Wir haben deshalb die Ausdehnung dieses Paragraphen auf die Provinz Westpreußen bei der Königlichen Staatsregierung beantragt.

Unser Bezirk hatte nicht nur unter dem allgemeinen wirthschaftlichen Druck zu leiden, sondern es kamen auch noch besondere Mißstände hinzu, so vor allen Dingen die recht mäßige Ernte an Rüben und Rauhfutter. Die Zuckerfabriken konnten in Folge dessen ihre Produktionsfähigkeit nicht voll ausnutzen, auch litt die Kaufkraft der Landwirthe, was sich namentlich beim Verkauf landwirthschaftlicher Maschinen und dem Umsatz in Manufakturwaaren bemerklich machte. Sehr nachtheilig für unseren Verkehr war der den ganzen Sommer hindurch sehr niedrige Wasserstand der Weichsel, der die Weichselschifffahrt unlohnend machte und auch unser Speditionsgewerbe, das noch dazu durch den Industriekrach in Lodz in Mitleidenschaft gezogen war, schädigte.

So blickt Industrie, Handel und Landwirthschaft unseres Bezirkes auf ein ungünstiges Jahr zurück, und dabei steht leider schon heute fest, daß die diesjährige Ernte in unserem Regierungsbezirk durch die Auswinterung der Saaten und des Klees noch weit schlechter werden wird als im Vorjahre. Es bleibt nur zu hoffen, daß wenigstens Rüben, Kartoffeln und Gerste einen guten Ertrag geben, denn geschieht dies nicht, so geht unsere Landwirthschaft einem schweren Nothstande entgegen. Es wird Sache des Handels sein, das fehlende Saatgetreide und die benöthigten Futtermittel möglichst billig herbeizuschaffen und für die wohl hauptsächlich als Ersatzfrucht angebaute Gerste, die ja bekanntlich bei uns in vorzüglicher Qualität wächst, ein günstiges Absatzgebiet zu finden. Um dieser Aufgabe in vollstem Maße gerecht werden zu können, müßten aber auch unsere Verkehrsverhältnisse einwandsfrei sein, was leider nicht der Fall ist, und es wäre deshalb für unsere Landwirthschaft besser, sie bekäme ein lückenloses Eisenbahnnetz, als einen lückenlosen Zolltarif.

Wir können ja nun mit einiger Befriedigung feststellen, daß in dem verflossenen Jahre auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bei uns Fortschritte zu verzeichnen sind. So ist vor Allem nun endlich die Vorlage angenommen worden, wonach die Weichselstädtebahn in eine Vollbahn umgewandelt werden soll, und wir hoffen auf eine so kräftige Förderung der Arbeit, daß die Umwandlung vielleicht schon

im Laufe des nächsten Jahres vollendet sein wird und endlich dort das Tempo der Postkutsche dem der modernen Schnellzüge Platz macht. Die Nebenbahn Schönsee—Gollub—Strasburg ist im Herbst eröffnet worden, und auch auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens sind Erfolge zu verzeichnen, denn die Kleinbahn Culmsee—Melno ist bereits im Bau begriffen und auch die Strecke Leibitsch—Thorn wird wohl demnächst in Angriff genommen werden. Dagegen harren auch noch viele unserer Verkehrswünsche ihrer Erfüllung. So ist die Fortführung der Bahn Kulm—Unislaw bis Thorn wiederholt abgelehnt worden, trotzdem die Nothwendigkeit und Nützlichkeit der Bahn nicht verkannt werden kann. Wir sind deshalb von Neuem an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten herangetreten und haben gebeten, neben der Strecke Unislaw—Thorn auch noch die Weiterführung der Bahn von Kulm nach Mischke in den nächsten Etat aufzunehmen, und wir hoffen, daß unsere Beharrlichkeit doch noch von Erfolg gekrönt sein wird.

Auch die Verbesserung der Uferbahnverhältnisse haben wir wiederum angestrebt, und wenn sich auch die Eisenbahnverwaltung noch sträubt, die Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif aufzunehmen, so ist auf unseren Antrag wenigstens eine Ermäßigung der Ueberführungsgebühr erfolgt und beschlossen worden, einen Beamten an der Uferbahn zu stationiren, der die Wagen ausliefert und in Empfang nimmt. Unser Hauptziel hoffen wir aber doch noch in absehbarer Zeit zu erreichen, um so eher, als man leider wenig Neigung zeigt, auf unseren Antrag, eine neue Eisenbahnbrücke über die Weichsel zu bauen und den Hauptbahnhof auf das rechte Weichselufer zu verlegen, einzugehen. Auch diesen Antrag haben wir, nachdem er zunächst abgelehnt worden war, von Neuem eingebracht. Der Widerstand dagegen scheint allerdings sehr groß zu sein, da man die gewiß nicht unerheblichen Kosten scheut, doch müssen wir immer wieder darauf hinweisen, daß es sich darum handelt, einen alten Fehler wieder gut zu machen, und daß nur bei Annahme unseres Antrages dauernde Verhältnisse geschaffen werden, während dagegen alle anderen Pläne, die aufgetaucht sind, nur vorübergehend einige Besserung unserer schließlich doch ganz unhaltbaren Bahnhofszustände bringen werden.

Die unzulänglichen Einrichtungen auf dem Bahnhofe Mocker haben uns auch wieder Veranlassung gegeben, um Abhülfe zu bitten, und es ist uns eingehende Prüfung unserer Beschwerde sowie Verbesserung und Erweiterung des Bahnhofes in Aussicht gestellt worden.

Abgesehen von Bahnbauten fehlen uns aber auch noch gute Zugverbindungen. Hier müssen wir zunächst dankbar anerkennen, daß

die Eisenbahnverwaltung einigen unserer Wünsche entsprochen hat, so durch die Einführung des D-Zuges Eydtkuhnen—Insterburg—Thorn—Posen—Berlin, der sich glänzend bewährt hat und fast immer recht gut besetzt ist und dem nur noch in Bentschen eine Ergänzung über Guben—Kottbus nach Halle und Leipzig fehlt, ferner durch die Einlegung eines neuen Zugpaares zwischen Bromberg und Thorn und den Anschluß in Kornatowo nach Kulm an den letzten, leider immer noch zu früh von Thorn nach Graudenz abgehenden Zug. Von geringerem Nutzen für uns ist der neue D-Zug Königsberg—Danzig—Bromberg—Breslau, denn wenn wir auch in der Richtung Danzig—Breslau einen leidlichen Anschluß haben, so fehlt dieser in der umgekehrten Richtung gänzlich. Es wird ja immer schwer sein, bei Einlegung eines neuen Schnellzuges allen Wünschen gerecht zu werden, und so wird wohl erst dann für uns ein befriedigender Zustand eintreten, wenn nach Umwandlung der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn der neue D-Zug über diese Linie, die ja den direktesten Weg bildet, geführt werden wird.

Für unseren Osten sind bei den weiten Entfernungen von einem großen Theile unserer Absatzgebiete billige Tarife unbedingt erforderlich, weshalb wir auch wiederholt für Herabsetzung der Tarife für Holz, Getreide und Mehl und für Einführung der Staffeltarife für alle Wagenladungsgüter eingetreten sind. Wir dürfen an dieser Stelle den Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel vom Februar d. Js., der zur Linderung des Futtermangels eingeführt worden ist und von dessen Benutzung man den Handel ausgeschlossen hatte, nicht unerwähnt lassen. Wir haben schriftlich und mündlich gegen diese Unbilligkeit prostetirt, leider aber vergeblich. Da nun der Futtermangel in unserer Gegend in diesem Jahre noch größer werden wird, so hat man von Seiten der Landwirthschaft um Verlängerung der Ausnahmetarife und weitere Herabsetzung der Frachtsätze petitionirt, und auch wir sind hierfür eingetreten. Wir müssen aber erwarten, daß dann auch der Handel die Futtermittel unter Benutzung dieses Tarifs beziehen darf, denn ganz abgesehen von der Unbilligkeit, die in dem Ausschlusse liegt und die den Kaufmann theilweise konkurrenzunfähig macht, wird ja sonst auch der Zweck des Tarifs garnicht vollständig erreicht werden, weil viele Landwirthe genöthigt sind, sich bei dem Bezuge der Futtermittel der Vermittelung des Handels zu bedienen. Es kommt noch hinzu, daß der Futtermangel nicht nur auf dem Lande, sondern auch in der Stadt zu spüren ist, wo es ebenfalls zahlreiche Viehbesitzer giebt. Leider ist die Zurücksetzung des Handels nicht vereinzelt, und wenn

man auch selbstverständlich Niemandem verwehren kann, seinen Bedarf mit Umgehung des Handels zu decken, so darf doch jedenfalls nicht die Staatsregierung gegen den Handel, der ein ebenso nothwendiger Erwerbszweig ist, wie alle anderen, Partei nehmen.

Im höchsten Grade bedauerlich ist es, daß die wasserwirthschaftliche Vorlage nun doch nicht, wie man erwartet hatte und erwarten durfte, in diesem Jahre zur Annahme gelangt. Der Widerstand, den sie besonders im Osten unserer Monarchie gefunden hat, erscheint unbegreiflich, denn gerade für uns ist doch eine wirthschaftliche Annäherung an den Westen zum besseren Austausch der Produkte unbedingt nothwendig. Diese Ueberzeugung muß sich doch noch Bahn brechen, und wir hegen die feste Erwartung, daß die Königliche Staatsregierung sich durch die bisherigen Mißerfolge nicht abschrecken läßt, sondern auf die Durchführung dieses großartigen Werkes, das alle Erwerbszweige fördern muß, mit allen Kräften hinwirken wird.

Wir erhoffen aber von der Königlichen Staatsregierung auch die Förderung eines anderen für uns recht wichtigen Werkes, nämlich des Holzhafens. Leider sind die Verhandlungen wegen Hergabe eines Staatszuschusses noch immer nicht zum Abschluß gelangt. Ende vorigen Jahres wurden wir aufgefordert, eine Erklärung der Gesellschaft zur Förderung des Holzhafenbaues bei Thorn, G. m. b. H., darüber herbeizuführen, ob und unter welchen Bedingungen sie zur Herstellung und Unterhaltung des Holzhafens nach dem vorliegenden Projekte bereit sei, insbesondere welche Beiträge sie vom Staate beanspruche und welche Rechte sie ihm als Gegenleistung hierfür einzuräumen bereit sei. Eine solche Erklärung ist dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten im April eingereicht worden mit der Bitte, den zu bewilligenden Staatszuschuß in den nächsten Etat einzustellen. Es wäre erfreulich, wenn dies durchgeführt werden könnte und es dann schon im nächsten Jahre, in dem die Handelskammer das Fest ihres 50jährigen Bestehens feiern wird, möglich wäre, den ersten Spatenstich an dem Holzhafen zu thun. Hiermit wäre dann auch Aussicht auf die Stärkung des wirthschaftlichen Lebens in unserem Bezirke gegeben: der Holzhandel würde hier bald eine bevorzugte Stellung einnehmen und große Schneidemühlen würden sich an dem Hafen ansiedeln. Würde dann auch unseren übrigen Verkehrswünschen Rechnung getragen werden, so ließe sich hoffen, daß Handel und Industrie hier zur Blüthe gelangen und auch der Landwirthschaft gute Abnehmer in nächster Nähe geschaffen werden. Nur aber dann, wenn hier das Erwerbsleben blüht, wird es möglich sein, deutsche Ansiedler für Stadt und Land nach dem Osten zu ziehen.

Einige Opfer müssen aber vom Staate gebracht werden, wenn die angestrebte Kolonisation, die für das Gedeihen unseres Vaterlandes wohl ebenso wichtig ist, als die Kolonisirung tropischer Länder, gelingen soll.

Zum Schluß geben wir hier noch einen kurzen Ueberblick über die Lage der hauptsächlichsten Handels- und Industriezweige unseres Bezirkes.

Noch bis zur Mitte vorigen Jahres schienen die Aussichten für die Zuckerindustrie ziemlich günstig, da das Zuckerkartell in Kraft getreten war und man von ihm um so eher einen besseren Inlandspreis erwartete, weil der Zuckerkonsum in Deutschland von Jahr zu Jahr gestiegen war. Die Konkurrenz auf dem Weltmarkt hatte sich zwar durch Gründung vieler neuer Fabriken in Italien, Spanien und Rußland verschärft, doch hat sich die Rentabilität der Rübenzuckerindustrie in Amerika nicht ganz so günstig gezeigt, als man angenommen hatte, auch nahm die Produktion auf Kuba nur recht langsam zu. Leider wurden die Erwartungen der Zuckerfabriken unseres Bezirks durch die in Folge der außerordentlichen Dürre recht geringe Rübenernte durchkreuzt. Die Kampagne war daher sehr kurz und die Verarbeitungskosten für den Zentner Rüben verhältnißmäßig hoch, was auch durch den außerordentlich großen Zuckergehalt nicht ganz wieder gut gemacht werden konnte.

Die Spiritusproduktion wird jetzt fast ausschließlich von dem Spiritussyndikat beherrscht, wobei sich jedoch nicht leugnen läßt, daß dieses für die Betheiligten vortheilhaft gewesen ist, wenigstens schreibt man uns, daß die allgemeine Lage durch die Gründung der Zentrale für Spiritusverwerthung ruhiger, solider und gleichmäßiger geworden sei. Die in der Kampagne 1899/1900 mit 366 Millionen Liter zweitgrößte Produktion der letzten 10 Jahre wurde vollständig von dem Konsum aufgenommen, und daß dies doch noch zu einigermaßen lohnenden Preisen geschehen konnte, erreichte die Zentrale durch Verkauf des Produkts zu verschiedenen Preisen je nach dem Verwendungszwecke. Einen großen Theil der den Inlandskonsum übersteigenden Erzeugung exportirte sie zu niedrigen Preisen und verkaufte, was erst durch den Zusammenschluß ermöglicht wurde, im Inland zu höheren Preisen. Gleichzeitig wurde der Verbrauch an denaturirtem Spiritus zu technischen Zwecken eifrig gefördert, wobei man denjenigen Verkäufern, die sich verpflichteten, im Einzelhandel einen gewissen angemessenen Aufschlag nicht zu überschreiten, einen besonderen Nachlaß gewährte. Die Thätigkeit der Zentrale wird natürlich bei ihren

oft recht weitgehenden Eingriffen in den freien Verkehr nicht überall mit günstigen Augen angesehen, immerhin scheint das Fortbestehen des Verbandes gesichert, da die Mitglieder jedenfalls Vortheile davon haben.

Mußten wir schon in unserem letzten Bericht die Lage der Getreidemüllerei als wenig rosig erklären, so haben sich im Berichtsjahre die Verhältnisse noch weiter verschlechtert. Die Gründe sind die alten: vermehrte Konkurrenz und damit Erschwerung des Lokalabsatzes, Erschwerung des Exports durch das neue Zollregulativ und gleichzeitig Vertheuerung des Einkaufs der Rohprodukte durch die Seehafenausnahmetarife. In allen uns zugegangenen Berichten wird das Müllereigeschäft gänzlich unlohnend genannt, und auch die Ostdeutsche Müllervereinigung hat hieran nur wenig ändern können. Dazu steigt mit der sich verschärfenden Konkurrenz auch die Nothwendigkeit des Kreditgebens, und dies wird von den Käufern natürlich ausgenutzt.

Die Bierbrauereien haben in Folge der großen Sommerhitze guten Absatz gehabt, der noch dadurch befördert wurde, daß aus dem vorausgegangenen Winter ausreichendes Eis zur Verfügung stand, doch ließen die hohen Kohlenpreise und Arbeitslöhne sowie die scharfe Konkurrenz den Betrieben trotzdem keinen großen Gewinn. Immer von Neuem taucht der Wunsch nach einem Surrogatverbot auf, da man nach Erlaß eines solchen hofft, erfolgreich mit den bayrischen Bieren konkurriren zu können.

Der Absatz an Thorner Honigkuchen hat sich in den letzten Jahren ständig gehoben, und da auch die Mehlpreise mäßig waren und man den inländischen Honig um 8 Mk. billiger als den ausländischen beschaffen konnte, so hätte das Berichtsjahr für unsere Fabriken einen recht guten Ertrag abwerfen müssen, wenn er nicht durch die hohen Preise für Kohlen, Zucker, Mandeln und Gewürze geschmälert worden wäre. Für das laufende Jahr fürchtet man ein weiteres Steigen der Zuckerpreise durch die Kartellirung dieser Industrie sowie bei der voraussichtlich schlechten Ernte eine Erhöhung der Mehlpreise. Kommt hierzu noch eine schlechte Honigernte, so wird die Thorner Honigkuchenindustrie wenig gewinnreich sein, da sich ja, wie wir bereits früher erwähnten, die Verkaufspreise nur schwer oder garnicht erhöhen lassen werden.

Unsere Schuhfabriken waren zwar bis zum Herbste gut beschäftigt, doch war der Betrieb nicht recht lohnend, da die Materialpreise bedeutend stiegen. Im Herbst war es schwer, neue Aufträge zu besseren Preisen zu erhalten, denn die Arbeitseinschränkungen in dem Haupt-

absatzgebiet Rheinland und Westfalen erschwerten den Verkauf der Schuhwaaren.

Auch die Maschinenfabriken waren in der ersten Hälfte des Jahres recht gut beschäftigt, doch ließen die Aufträge in der zweiten Hälfte nach, wodurch auch die Preise zurückgingen. Sehr gering war in Folge der schlechten Ernte der Absatz von landwirthschaftlichen Maschinen und leider verspricht hierin auch dieses Jahr keine Besserung.

Als zufriedenstellend bezeichnen die Seifenfabriken das verflossene Jahr, denn es war durch die Einigung der Seifenfabrikanten unserer Ostprovinzen gelungen, die Preise den gestiegenen Materialpreisen entsprechend zu erhöhen, ohne daß dadurch der Absatz verringert wurde.

Bei der geringen Bauthätigkeit konnte die Ziegelproduktion keinen großen Umfang annehmen, und da auch die Landwirthschaft nur geringe Mengen an Drainröhren aufnahm, so kann das Jahr 1900 für die Ziegeleien nicht als günstig bezeichnet werden, zumal da der Herabsetzung der Preise, die auch die Ziegeleivereinigung nicht hindern konnte, vermehrte Produktionskosten in höheren Arbeitslöhnen und Kohlenpreisen gegenüberstanden.

Ebenso hatten auch die Schneidemühlen unter der verminderten Baulust zu leiden. Der Absatz war schwierig und die Preise der Schnittwaaren gingen bedeutend herunter, doch waren allerdings auch im Laufe des Jahres die im Frühjahr noch recht hohen Rundholzpreise um 5—6 Pfennig für den Kubikfuß ermäßigt worden.

Für den Getreidehandel war das Jahr nicht ungünstig, denn die Roggen- und Weizenernte unserer Gegend war sowohl der Menge als auch der Qualität nach recht gut. Wegen dieser guten Beschaffenheit wurde viel Weizen nach England, nach dem Rhein und dem Königreich Sachsen versandt, Roggen auf dem Wasserwege nach der Elbe und Saale, mit der Bahn nach Böhmen. Der Bahnversandt wird leider immer noch durch das Fehlen der Staffeltarife erschwert. Auch die Mühlenindustrie unseres Bezirkes nahm viel Getreide auf, konnte aber in Folge der eigenen Nothlage keine großen Preise anlegen.

Die schlechte Ernte an Rauhfutter rief eine große Nachfrage nach Futtermitteln hervor, die durch unseren Futtermittelhandel dank den großen Zufuhren aus Rußland gedeckt werden konnte. Wären diese nicht vorhanden, so wäre die Lage unserer Landwirthe bedrohlich geworden, da die inländischen Mühlen nicht entfernt im Stande sind, den Anforderungen zu genügen.

Das Geschäft in Sämereien war direkt verlustbringend. Bei der

vollständigen Mißernte von Rothklee in Amerika und ungünstigen Ernteberichten über inländischen Roth- und Weißklee setzten die Preise im Herbst recht hoch ein, und da man eine weitere Preissteigerung befürchten mußte, deckten die Händler ihren Bedarf zu hohen Preisen, und dies brachte große Verluste, denn schon in den Monaten Dezember und Januar wurde das Angebot unerwartet groß und führte zu einem gewaltigen Preissturz. Auch in den übrigen Artikeln war das Saatengeschäft unbefriedigend, da die in Folge geringer Ernte recht hohen Preisforderungen den Geschäftsumsatz erschwerten und ferner die Landwirthe mehr als in früheren Jahren ihren Bedarf durch Vermittelung landwirthschaftlicher Genossenschaften deckten. Gegen Schluß der Saison trat bei denjenigen Artikeln der Saatbranche, die als Ersatz für den ausgewinterten Roggen und Weizen gebraucht werden konnten, lebhafte Nachfrage bei steigenden Preisen ein, die jedoch wegen Mangel an Waare nur schwer gedeckt werden konnte.

Während wir den Wollhandel im vorigen Berichte als gewinnbringend bezeichnen konnten, ist für das Jahr 1900 ein vollständiger Mißerfolg zu konstatiren, der für alle Betheiligten im höchsten Grade überraschend war. Im Februar waren die Preise auf den seit zwanzig Jahren höchsten Stand gekommen, woran hauptsächlich die über die schlechten Aussichten der überseeischen Wollschur verbreiteten Gerüchte schuld waren. Als sich diese als unzutreffend erwiesen, erfolgte ein enormer Preissturz, der den Handel auf das Empfindlichste schädigte. Jetzt scheinen sich zu den ermäßigten Preisen wieder normale Verhältnisse anzubahnen.

Unser Weinhandel hat ein befriedigendes Jahr hinter sich, da der Absatz nach unseren Ostprovinzen Brandenburg, Posen, Schlesien, Ost- und Westpreußen weiter zugenommen hat. Nach Rußland wird nur sehr wenig versandt, da der hohe Zoll eine Einfuhr fast gar nicht zuläßt. Von großem Interesse für Winzer und Weinhändler ist die jetzt zur Berathung stehende Novelle zum Weingesetz, und man erhofft namentlich von der Bestimmung, wonach die Fabrikation von Kunstwein absolut verboten werden soll, eine gute Wirkung auf den reellen Weinhandel.

Der Absatz in Kolonialwaaren ist ungefähr der gleiche geblieben, wie im Vorjahre. Reis wurde in Folge der guten Kartoffelernte etwas weniger gekauft, dagegen fand amerikanisches Schmalz seines billigen Preises wegen guten Absatz. Russisches Petroleum wurde wenig gekauft, zumal da die Preise in keinem Verhältniß zu denen des wesentlich besseren amerikanischen Petroleums standen.

Das Geschäft in chemischen Düngemitteln war gegen das Vorjahr unverändert, unverändert sind aber auch die Klagen über die Konkurrenz, die den Kaufleuten durch die staatlich in jeder Hinsicht begünstigten Genossenschaften erwächst.

Bei den Manufakturwaarengeschäften war der Umsatz ebenfalls ungefähr der gleiche, jedoch klagen die kleineren Städte unseres Bezirks über Verringerung des Verkaufs, da die Landwirthe sich in Folge der schlechten Ernte in Futterstoffen Einschränkungen beim Einkauf von Manufakturwaaren auferlegten. Als günstiges Zeichen wird betrachtet, daß seit einiger Zeit vom Publikum mehr als früher Waaren besserer Gattung verlangt und gekauft werden.

Die aufsteigende Preisbewegung im Holzhandel ist im Vorjahre endlich zum Stillstand gekommen, ja sie ist am Schlusse des Jahres in eine absteigende Bewegung umgeschlagen. Schuld daran war nicht nur die Verminderung der Nachfrage, sondern auch der andauernd niedrige Wasserstand, der die Schwimmdauer der Flöße um etwa 3—4 Monate verzögerte, denn der Wassermangel verlangsamte auch das Durchschleusen durch den Bromberger Kanal, und als daher im Spätherbst noch viele Traften hier ankamen, befürchtete man, daß es nicht mehr möglich sein würde, sie aus der Weichsel herauszubringen, und diese Befürchtung übte einen gewaltigen Preisdruck aus. Da wir jedoch bis tief in den Dezember hinein vom Eis verschont blieben, so sind, bis auf einige, die in der Drewenz überwinterten, alle Traften im Brahnauer Hafen geborgen worden.

In unserem vorjährigen Berichte erwähnten wir, daß man hier und da bereits an der Festigkeit des Eisenmarktes zu zweifeln beginne. Diese Zweifel waren nur allzu berechtigt, denn wenn sich die hohen Eisenpreise auch bis Juni, Juli behaupten konnten, so trat dann doch ein Stillstand ein, der in einen rapiden Rückgang ausartete. So fielen z. B. die Preise für 100 Kilogramm Stabeisen von 20 auf 14 Mk., was natürlich den Eisenhändlern vielfach Verluste brachte. Zu dem Preisrückgang hat neben der schlechten Ernte hauptsächlich die verminderte Bauthätigkeit beigetragen. Zur Zeit ist die Lage immer noch recht gedrückt, denn wenn auch die Grenze des Rückganges erreicht sein mag, ist doch von einer nennenswerthen Besserung noch Nichts zu spüren.

Von keinem Artikel ist im vergangenen Jahre wohl mehr geredet worden, als von der Kohle, an Angriffen auf die Grubenverwaltungen und die Kohlenhändler hat es nicht gefehlt und die sonderbarsten Vorschläge zur Abhülfe der sogenannten „Kohlennoth" sind zu Tage getreten. Im Winter 1899/1900 waren die Kohlen allerdings etwas

knapp geworden, doch hätte man bereits im Frühjahr 1900 wieder einen normalen Stand des Kohlenmarktes erreicht, wenn nicht die Angst, nicht die nöthigen Kohlen zu erhalten, jeden, der nur eine Feuerstelle besaß, angetrieben hätte, sich schon für den Winter einzudecken. Dieser dringenden Nachfrage gegenüber stiegen die Preise, ohne daß jedoch dadurch die Käufer abgeschreckt worden wären. Erst gegen den Herbst legte sich dieser Ansturm, und bereits in den Monaten November und Dezember waren reichlich Kohlen vorhanden, wozu ja auch die Stockung in der Montanindustrie beitrug, und zur Zeit ist der Bedarf erheblich geringer als die Förderung. Die Preise sind in Folge dessen stark gesunken. So haben die Gruben in diesem Frühjahr den Preis um 2—3 Pfg. für den Zentner ermäßigt und im Kleinhandel sind die Kohlen sogar um 20—25 Pfg. herabgegangen. Am größten aber war der Preissturz bei der englischen Gaskohle, denn diese kostet jetzt ca. 40 Pfg. für den Zentner weniger als im Vorjahre.

Für unser Speditionsgewerbe ist der Verkehr mit Rußland von größter Bedeutung. Dieser war im Vorjahre befriedigend, denn unser Export nach Rußland nimmt zu, auch werden hier viel Transitsendungen abgefertigt. Was den Import anlangt, so konnte der Traftenverkehr wegen des schlechten Wasserstandes nicht recht lebhaft werden, dagegen brachte die reichliche Zufuhr an Futtermitteln guten Nutzen. Durch die Industriekrisis in Russisch-Polen, namentlich in Lodz, sind auch hiesige Spediteure, die mit dortigen Firmen in Verbindung stehen, materiell geschädigt worden.

Ist das Bild, das wir von dem verflossenen Jahre entwerfen mußten, auch im Ganzen trübe, so braucht man doch nicht den Muth sinken zu lassen, denn im Kern ist unser Wirthschaftsleben gesund, wie ja die Erfolge unserer Industrie auf der Pariser Weltausstellung gezeigt haben. Man muß ihm nur den Weg zum Wiedererstarken ebnen. Wenn es gelingt, günstige langfristige Handelsverträge abzuschließen und durch Verbesserung aller Verkehrsmittel die Produktion zu verbilligen, so werden die Wunden, die das Jahr 1900 geschlagen hat, bald vernarben, und Alles wird wieder zu neuem Leben erwachen. Daß bei einem neuen Aufschwung unser Osten nicht zurückbleibe, dazu kann in erster Linie ein thatkräftiges Eingreifen unserer Staatsregierung beitragen.

Verhandlungen der Handelskammer.

I. Einrichtungen für Handel und Industrie.

1. Handels- und Industrie-Gesetzgebung.

Gesetz zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes.

Von der Königlichen Regierung in Marienwerder ging der Handelskammer unter dem 12. März folgendes Schreiben zu:

„In der Sitzung des Reichstages vom 11. v. Mts. (Stenogr. Berichte S. 3469) hat der Abgeordnete Roeren gelegentlich einer Kritik über die Wirksamkeit des Gesetzes zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes vom 27. Mai 1896 (Reichs-Gesetzblatt S. 145) die Behauptung aufgestellt, daß nach dem Bekanntwerden des reichsgerichtlichen Urtheils vom 21. September 1897 (Entsch. des Reichsgerichts in Strafsachen Bd. 30 S. 257), in dessen Begründung die sogenannte Nachschiebung neuer Waaren bei Ausverkäufen als nicht schlechthin unzulässig hingestellt worden ist, das Ausverkaufswesen an Umfang und Gemeingefährlichkeit sehr erheblich zugenommen habe.

Es erscheint von Interesse, diese Behauptung auf ihre Richtigkeit zu prüfen und das erforderliche Material zu einer Beurtheilung der Frage zu beschaffen, ob etwa an eine Ergänzung des Gesetzes heranzutreten sein möchte. Zu diesem Zwecke bedarf es örtlicher Erhebungen. Eine breite Ausdehnung braucht ihnen indessen nicht gegeben zu werden. Auch erscheint eine ziffermäßige Statistik entbehrlich. Es genügt, die Bewegung des Ausverkaufswesens vor und nach dem Erlasse des Gesetzes vom 27. Mai 1896, sowie die Einwirkung der vorerwähnten Reichsgerichts-Entscheidung in allgemeinen Zügen darzustellen, daneben sind Mittheilungen über die Form der Ausverkäufe, über die Art ihrer Ankündigung und über die Umstände, unter denen Nachschübe von

Waaren bewirkt zu werden pflegen, sowie eine Auskunft darüber erwünscht, ob und unter welchen Voraussetzungen zur Realisirung eines Waarenlagers im Wege des Ausverkaufes Nachschübe einzelner Waaren als nothwendig betrachtet werden.

Ich ersuche, die hiernach erforderlichen Ermittelungen für die dortige Stadt zu machen und über ihr Ergebniß und die gemachten Wahrnehmungen binnen längstens 6 Wochen zu berichten.

Es ist ferner darüber zu berichten, ob und eventuell in welchem Umfange und mit welchem Erfolge von Privaten, von gemeinnützigen Vereinen und von den Behörden selbst auf Grund des Gesetzes gegen schwindelhafte Ausverkäufe eingeschritten worden ist.

Gerade die Vereinsthätigkeit soll nützliche Erfolge auf diesem Gebiete zu verzeichnen haben.

Ich gebe anheim, etwaige Ermittelungen auf einzelne Orte des Handelskammerbezirks zu beschränken."

Der darauf eingereichte Bericht lautete:

„Das Gesetz zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes ist am 27. Mai 1896 in Kraft getreten, und es ist daher wohl kaum anzunehmen, daß sich bis zum September 1897 bei der Vornahme von Ausverkäufen die Wirksamkeit des Gesetzes schon sehr deutlich zeigen konnte, zumal da das Gesetz das Vorgehen in den einzelnen Fällen der Privatinitiative überläßt. Man kann daher auch nicht erwarten, daß die Reichsgerichts-Entscheidung vom 21. September 1897 eine wahrnehmbare Wirkung gehabt habe. Bei den von uns für die Städte Thorn, Kulm und Briesen angestellten Ermittelungen läßt sich wenigstens nicht konstatiren, daß das Ausverkaufswesen an Umfang und Gemeingefährlichkeit nach Bekanntwerden dieser Entscheidung zugenommen hat. Ausverkäufe mit Nachschiebung von Waaren sind vor und nach dieser Entscheidung vorgekommen. Wenn ein Ausverkauf die gewünschte Wirkung haben soll, so wird sich selten die Nachschiebung einzelner Waaren ganz vermeiden lassen, denn die leicht verkäuflichen und jeden Tag gefragten Artikel sind in der Regel nicht vorhanden und müssen daher ersetzt werden. Auch ist das Publikum gewöhnt, gewisse Waaren zusammen einzukaufen, so z. B. mit Kleiderstoffen zugleich die dazu gehörigen Futtersachen. Im Allgemeinen festzustellen, welche Waaren nachgekauft werden müssen, um den Ausverkauf glatt zu ermöglichen, ist u. E. sehr schwierig, dagegen wird man unschwer in jedem einzelnen Falle feststellen können, ob die Nachschiebung erforderlich oder ob sie blos auf Täuschung des Publikums berechnet war.

Ausverkäufe unlauteren Charakters, bei denen die Nachschiebung



nicht zur Beschleunigung, sondern zur Verlängerung des Ausverkaufs dienen, unterliegen aber auch nach der Entscheidung des Reichsgerichts noch dem Gesetz zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes, denn nach den Motiven der Entscheidung wird immer maßgebend sein, ob die Absicht beim Verkäufer obwaltet, durch den Verkauf die Beendigung des von ihm bisher getriebenen Geschäfts im Ganzen oder betreffs der in Betracht kommenden Waarengattungen herbeizuführen. In dem fraglichen Falle ist aber direkt festgestellt worden, daß der Angeklagte, gerade um den Partieausverkauf zu fördern, das heißt, um die gänzliche Aufgabe seines Geschäftsbetriebes bezüglich gewisser Artikel herbeizuführen, die gangbarsten Artikel in den möglichst geringsten Quantitäten wieder ergänzt hat, weil sonst ein völliger Ausverkauf der übrigen, minder begehrten Artikel nach den Gewohnheiten des kaufenden Publikums nicht möglich gewesen sein würde.

Hiernach scheint es absolut nicht erforderlich, an eine Ergänzung des Gesetzes heranzutreten.

In unserem Bezirke ist bisher weder von Privaten noch von gemeinnützigen Vereinen auf Grund des Gesetzes gegen schwindelhafte Ausverkäufe eingeschritten worden."

Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz vom 30. Juni 1900.

Anfang Oktober machte das Reichs-Versicherungsamt bekannt, daß nach § 35 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 jeder Unternehmer eines unter die §§ 1 oder 2 dieses Gesetzes fallenden, bisher der reichsgesetzlichen Unfallversicherung nicht unterstellten Betriebes bis zum 15. November den jetzt versicherungspflichtigen Betrieb unter Angabe des Gegenstandes und den Ort desselben sowie der Zahl der durchschnittlich darin beschäftigten versicherungspflichtigen Personen bei der unteren Verwaltungsbehörde anzumelden habe. Zu den der Unfallversicherung neu unterstellten Betrieben gehören u. A. die Lagerungs-, Holzfällungs- oder der Beförderung von Personen oder Gütern dienenden Betriebe, wenn sie mit einem Handelsgewerbe, dessen Inhaber im Handelsregister eingetragen steht, verbunden sind.

Auf diese Betriebe bezog sich das nachstehende Schreiben, das wir unter dem 12. Februar 1901 vom Reichs-Versicherungsamte erhielten.

„In Folge der Bekanntmachung des Reichs-Versicherungsamts, betreffend die Anmeldung unfallversicherungspflichtiger Betriebe, vom 1. Oktober 1900 sind bisher die in der anliegenden Zusammenstellung aufgeführten Betriebe und Arbeiter zur Anmeldung gelangt. Auf Grund dieses Materials wird demnächst der Bundesrath gemäß § 2

des Gesetzes, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, vom 30. Juni 1900, darüber Beschluß zu fassen haben, ob für die durch § 1 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes der Unfallversicherung neu unterstellten Berufszweige neue Berufsgenossenschaften zu errichten, oder ob sie den schon bestehenden Berufsgenossenschaften zuzutheilen sind. Dieser Beschlußfassung hat nach § 2 Absatz 1 a. a. O. die Anhörung von Vertretern der betheiligten Gewerbszweige voranzugehen.

Da bei der durch § 1 Ziffer 7 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes vorgesehenen Ausdehnung der Versicherung auf Lagerungs-, Holzfällungs- und der Beförderung von Personen und Gütern dienende Betriebe der in das Handelsregister eingetragenen Handelsgewerbetreibenden wohl nur diejenigen Kreise in Frage kommen, deren Interessen durch die Handelskammern und die diesen gleichgestellten kaufmännischen Korporationen vertreten werden, so glaubt das Reichs-Versicherungsamt die Ansicht der Betheiligten über die berufsgenossenschaftliche Organisation jener Gewerbszweige am zuverlässigsten und, worauf besonderer Werth gelegt werden muß, mit thunlichst großer Beschleunigung erfahren zu können, wenn es die Mitwirkung jener Körperschaften in Anspruch nimmt.

Das Reichs-Versicherungsamt ersucht daher die Handelskammer ergebenst, eine oder mehrere dem dortigen Bezirke angehörenden Handelsgewerbetreibenden, bei welchen die oben bezeichneten, die Versicherungspflicht begründenden Voraussetzungen zutreffen, sich alsbald über die Frage äußern zu lassen, in welcher Weise die berufsgenossenschaftliche Organisationder in Rede stehenden Gewerbszweige zu gestalten ist. Zweckmäßig werden nur solche Gewerbetreibenden zu hören sein, welche nicht bereits mit ihren Lagerungs-, Holzfällungs- oder Beförderungsbetrieben Mitglieder bestehender Berufsgenossenschaften sind. Einige aus dem dortigen Bezirke zur Anmeldung gelangte Betriebe der bezeichneten Art sind in der Anlage III unter a bis c aufgeführt; eine Nachprüfung, ob diese Betriebe mit Recht angemeldet sind, insbesondere ob bei ihnen die Voraussetzung der Eintragung des Betriebsinhabers in das Handelsregister erfüllt ist, hat jedoch Mangels der erforderlichen Unterlagen diesseits nicht erfolgen können.

Das Reichs-Versicherungsamt ersucht die Handelskammer ferner ergebenst, Sich auch gefälligst über die eigene Stellungnahme zu der bezeichneten Frage äußern zu wollen.

Zur Information wird Folgendes ergebenst bemerkt:

I. Von den mit einem Handelsgewerbe verbundenen Lagerungsbetrieben ist bereits eine beträchtliche Zahl bei der Speditions-, Speicherei- und Kellerei-Berufsgenossenschaft katastrirt.

Diese Berufsgenossenschaft hat beantragt, ihr auch die nunmehr in Folge der Ausdehnung der Versicherung neu hinzutretenden Lagerungsbetriebe sämmtlich zuzutheilen.

Eine Anzahl unmittelbar Betheiligter erstrebt dagegen die Errichtung einer eigenen Berufsgenossenschaft für Holz- und Kohlenhändler und hat dahingehende Anträge beim Bundesrath gestellt.

Demgegenüber hat die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft sich bereit erklärt, die Holz- und Kohlenhandlungen und die sonstigen mit anderen Handelsgewerben verbundenen Lagerungsbetriebe zu übernehmen, falls neben der Lagerung gleichzeitig ein den Zwecken des Handelsgewerbes dienender Fuhrwerksbetrieb besteht, welcher seinem Umfange nach nicht von dem Lagerungsbetrieb übertroffen wird.

II. Die Holzfällungsarbeiten wurden bisher im Großen und Ganzen den forstwirthschaftlichen Betrieben zugerechnet und galten daher bei den land- und forstwirthschaftlichen Berufsgenossenschaften beziehungsweise den entsprechenden Ausführungsbehörden als versichert. Wird dagegen die Zutheilung der nunmehr in die gewerbliche Unfallversicherung einbezogenen Holzfällungsbetriebe zu einer der bestehenden gewerblichen Berufsgenossenschaften für angezeigt erachtet, so dürften wohl diejenigen Berufsgenossenschaften, welche die Holzbearbeitung umfassen, (die Sächsische, Norddeutsche und Südwestdeutsche Holz-Berufsgenossenschaften sowie die Bayerische Holzindustrie-Berufsgenossenschaft), am meisten geeignet zur Aufnahme sein. Im Uebrigen werden gerade auch die Holzfällungsbetriebe durch den Antrag auf Errichtung einer besonderen Berufsgenossenschaft für Holz- und Kohlenhändler betroffen.

III. Die mit einem Handelsgewerbe verbundenen Beförderungs-insbesondere Fuhrwerksbetriebe werden in erster Linie von der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft in Anspruch genommen, welche bisher nur die gewerbsmäßigen (Lohn-) Fuhrwerksbetriebe in sich vereinigt. (Zu vergleichen im Uebrigen das zu I Mitgetheilte.)

IV. Es ist der Gedanke angeregt, die sämmtlichen durch § 1 Ziffer 7 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes der Versicherung neu unterstellten Betriebe, also die mit einem Handelsgewerbe verbundenen Lagerungs-, Holzfällungs- und Beförderungsbetriebe unterschiedslos in *eine* Berufsgenossenschaft zusammenzufassen. Dies könnte entweder durch Errichtung einer neuen Berufsgenossenschaft erreicht werden oder aber insbesondere auch durch Zutheilung aller jener Betriebe an die Speditions-, Speicherei- und Kellerei-Berufsgenossenschaft. Unter den bei dieser Berufsgenossenschaft am 1. Januar 1900 katastrirten 25171

Betrieben befanden sich nämlich bereits 22419 Betriebe, welche lediglich den Zwecken eines Handelsgewerbes des Betriebsunternehmers dienen.

Hiernach würden sich die erbetenen Aeußerungen darauf zu erstrecken haben, ob die Zutheilung der in § 1 Ziffer 7 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes bezeichneten Betriebe an die bestehenden Berufsgenossenschaften, und zwar

der Lagerungsbetriebe an die Speditions-, Speicherei- und Kellerei-Berufsgenossenschaft,

der Holzfällungsbetriebe an die Holz-Berufsgenossenschaften,

der Beförderungsbetriebe an die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft,

oder die Zuweisung dieser drei Betriebsarten zusammengenommen an die Speditions-, Speicherei- und Kellerei-Berufsgenossenschaft, oder ob die Errichtung einer neuen Berufsgenossenschaft, sei es für sämmtliche in Rede stehenden Gewerbszweige, sei es für einzelne Arten von Handelsgewerben, mit welchen die fraglichen Betriebe verbunden sind, insbesondere für Holz- und Kohlenhandlungen befürwortet wird."

Nach Befragung verschiedener in Betracht kommender Betriebe erwiderten wir hierauf unter dem 15. März:

„Die von uns befragten, im Handelsregister eingetragenen Handelsgewerbetreibenden, die Lagerungs- oder Holzfällungsbetriebe besitzen, gehören sämmtlich bereits einer Berufsgenossenschaft an, und wir vermochten auch keinen derartigen Betrieb zu ermitteln, bei dem dies nicht der Fall gewesen wäre. Die Lagerungsbetriebe sind bei der Speditions-, Speicherei- und Kellerei-Berufsgenossenschaft katastrirt, die Holzfällungsbetriebe bei der Norddeutschen Holz-Berufsgenossenschaft. Sie erklärten alle, daß sie mit der Zugehörigkeit zu ihren Berufsgenossenschaften vollständig zufrieden sind, und wünschen nicht, daß neue Organisationen gebildet werden. Auch wir sind der Meinung, daß sich die Bildung neuer Berufsgenossenschaften erübrige, und würden es für das Beste halten, wenn die Lagerungsbetriebe der Speditions-, Speicherei- und Kellerei-Berufsgenossenschaft, die Holzfällungsbetriebe den Holz-Berufsgenossenschaften und die Beförderungsbetriebe der Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft überwiesen werden würden."

Lagerung von Hölzern im Ueberschwemmungsgebiete der Weichsel.

Auf eine Anfrage der hiesigen Polizeiverwaltung, ob der Erlaß einer Polizeiverordnung nöthig sei, wonach eine Lagerung und Stapelung von Hölzern im Ueberschwemmungsgebiete der Weichsel verboten würde, gaben wir folgendes Gutachten ab: „Der Erlaß einer solchen Polizeiverordnung würde für unsere Schneidemühlen und unseren Holzhandel

die allergrößten Nachtheile zur Folge haben. Unser an der Uferbahn gelegene einzige Auswaschplatz, der an und für sich schon beschränkt genug ist, liegt zum größten Theil im Ueberschwemmungsgebiet. Diesen Platz brauchen aber unsere Mühlen zur Lagerung und Stapelung ihrer Hölzer unbedingt, ein anderer steht ihnen garnicht zu Gebote. Nach Fertigstellung des Holzhafens werden sich die Verhältnisse zwar etwas günstiger gestalten, doch auch dann bleibt die Benutzung des Auswaschplatzes an der Uferbahn für diejenigen Holzwerke, die nicht nach dem Hafen übersiedeln, eine unbedingte Nothwendigkeit.

Die Bedenken gegen die Polizeiverordnung fallen auch dann nicht weg, wenn, wie in Schlesien, Ausnahmen von der Ortspolizeibehörde zugelassen werden dürfen. Der Schneidemüller muß mit Sicherheit darauf rechnen können, daß der Auswaschplatz für ihn benutzbar ist. Außerdem sollen diese Ausnahmen auch nur dann zugelassen werden sofern die Holzstämme gegen das Abschwimmen bei Hochwasser genügend gesichert oder befestigt erscheinen. Diese fortwährende Sicherung der Hölzer, die absolut nicht nöthig ist, würde riesig umständlich sein und große Kosten verursachen. Wenn ein Fortschwimmen der Hölzer zu befürchten ist, treffen Diejenigen, die auf dem Auswaschplatze Holz gelagert haben, schon jetzt in wohlverstandenem eigenen Interesse ihre Vorkehrungen, indem sie Ketten um die Hölzer legen und sie auch theilweise verankern. Sie kommen aber höchst selten in die Lage, dies thun zu müssen. Ein Bedürfniß nach dem Erlaß der fraglichen Polizeivorschrift liegt aber auch schon deshalb nicht vor, weil seit Jahrzehnten von hier keine auf dem Lande aufgestapelten Hölzer abgeschwommen sind. Eine ernsthafte Gefahr entsteht nur dann, wenn durch Eisverstopfung ein abnorm hoher Wasserstand eintritt, doch ist diese Gefahr dank der Weichselregulirung und der Thätigkeit der Eisbrecher fast gänzlich verschwunden, auch würde im äußersten Nothfalle die Sprengung durch die Pioniere sofort vorgenommen werden.

Wir können nach alledem die Polizeiverwaltung nur ergebenst bitten, sich energisch gegen den Erlaß der qu. Polizeivorschrift auszusprechen, da sie keinen Nutzen, sondern nur Schaden bringen würde."

2. Sonstige Industrie- und Handelsangelegenheiten.

Deutscher Handelstag.

Dem vom Generalsekretär der 27. Vollversammlung des Deutschen Handelstages erstatteten Geschäftsbericht für die Zeit vom 7. April 1900 bis zum 8. Januar 1901 entnehmen wir Folgendes:

„Dem Deutschen Handelstage traten bei: die Handelskammern zu

Arnstadt und zu Wetzlar und an Stelle des Vorsteheramts der Kaufmannschaft zu Stolp und des Verbandes der Handels- und Gewerbevereine für das Herzogthum Oldenburg die Handelskammern zu Stolp und zu Oldenburg. Der Deutsche Handelstag hat nunmehr 166 Mitglieder und vereinigt außer einigen freien kaufmännischen und industriellen Vereinigungen sämmtliche zur Vertretung von Industrie und Handel gesetzlich berufenen Handelkammern, Handels- und Gewerbekammern und kaufmännischen Korporationen des Deutschen Reiches.

Zur Neuordnung des Deutschen Handelstages nahm die Plenarversammlung am 7. April 1900 eine neue Satzung und Geschäftsordnung vorläufig an. Ueber Vorschläge zur Aenderung und Ergänzung dieser Bestimmungen faßte am 19. Juni eine Kommission und am 28. November der Ausschuß des Deutschen Handelstages Beschluß. Die endgültige Erledigung soll in der bevorstehenden Vollversammlung stattfinden.

Nach den Vorschlägen zur Aenderung der Satzung soll die Vollversammlung 24 Personen in den Ausschuß wählen, zu denen 21 von den Mitgliedern der höchsten Beitragsklassen entsendete und höchstens 8 vom Ausschuß selbst zugewählte Personen kommen würden. Für die Wahlen durch die Vollversammlung hat der Ausschuß Vorschläge ausgearbeitet unter sorgfältiger Berücksichtigung der Bestimmung, daß im Ausschuß nach Möglichkeit die verschiedenen Industrie- und Handelszweige und die verschiedenen Theile des Deutschen Reiches vertreten sein sollen.

In den Kommissionen des Deutschen Handelstages werden künftig nicht nur solche Mitglieder, die im Ausschuß vertreten sind, sondern namentlich auch diejenigen, die einer derartigen Vertretung entbehren, an der Arbeit des Deutschen Handelstages sich betheiligen können.

Für das im Auftrage des Deutschen Handelstages von der Handelskammer Leipzig bearbeitete Jahrbuch (Taschenkalender) der deutschen Handelskammern sind die Vorbereitungen so weit getroffen worden, daß den einzelnen Kammern noch im Laufe des Januar Korrekturabzüge der auf sie bezüglichen Theile des Buches zugehen werden. Veränderungen in der Zusammensetzung bei einer Reihe von Kammern, über die erst im Laufe des Januar endgültige Entscheidung zu erwarten ist, hat zunächst noch ein weiteres Zuwarten zweckmäßig erscheinen lassen. Einige Schwierigkeiten sind außerdem bei der Zusammenstellung der größeren wirthschaftlichen Verbände und Vereine, die in dem Jahrbuche ebenfalls Aufnahme finden sollen, aufgetreten.

Die Handelskammer Leipzig hofft jedoch bestimmt, das Buch im Laufe des Monats März zur Ausgabe zu bringen.

Der vom Präsidium des Deutschen Handelstages an den preußischen Minister für Handel und Gewerbe gerichteten Eingabe vom 24. März 1900, betreffend Mittheilung der Gewerbesteuerveranlagung der zur Handelskammer beitragspflichtigen Firmen Seitens der Steuerausschüsse an die Handelskammern, ist durch eine Verfügung des preußischen Finanzministers vom 20. November im Wesentlichen entsprochen worden.

Nachdem in gemeinsamen Berathungen zwischen Vertretern von Handelskammern und des Verbandes selbstständiger Chemiker Deutschlands unter Theilnahme von Kommissaren des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe und des Reichs-Gesundheitsamtes Vorschriften für die Anstellung und Beeidigung von Handelschemikern durch die Handelskammern festgestellt waren, hat es der Deutsche Handelstag übernommen, eine Liste der Körperschaften, die die Vorschriften annehmen, und der von ihnen beeidigten Chemiker zu führen und den betheiligten Körperschaften bekannt zu geben. Die Veröffentlichung geschieht zur Zeit durch die Zeitschrift „Handel und Gewerbe“.

Auf Grund des Ergebnisses der Umfrage vom 24. Januar 1900, betreffend Fürsorge für die Handelskammerbeamten, beschloß der Vorstand des Deutschen Handelstages am 12. Mai, von einer Weiterverfolgung des Planes der Bildung einer eigenen Kasse abzusehen, sich vielmehr mit einigen Versicherungsgesellschaften in Verbindung zu setzen, um den zu einer gemeinsamen Veranstaltung geneigten Kammern weitere Vorschläge machen zu können. Die von den Versicherungsgesellschaften gemachten Vorschläge sind in der Kanzlei des Handelstages einer Prüfung unterzogen und zu einer Zusammenstellung verarbeitet worden. Der Ausschuß beschloß am 28. November, die weitere Bearbeitung einer aus Ausschußmitgliedern und Handelskammerbeamten zusammengesetzten Kommission zu übertragen, die inzwischen auf den 10. Januar zu einer Sitzung einberufen worden ist. Das Ergebniß ihrer Arbeit wird seinerzeit den Handelskammern unterbreitet werden, insbesondere denjenigen, die ihre Bereitwilligkeit zu einer gemeinsamen Veranstaltung bekundet haben.

Aus Veranlassung von Eingaben von Handelstagsmitgliedern beschäftigte sich der Präsident im August mit der Frage, ob bezüglich der Ermäßigung der Eisenbahnfracht für Kohlen zur Einfuhr und der ebenfalls gewünschten Aufhebung der Frachtvergünstigung für Braunkohlenbriketts zur Ausfuhr von Handelstags wegen Schritte zu unter-

nehmen seien. Bezüglich des ersteren Wunsches schienen solche nicht mehr erforderlich, da die gewünschte Ermäßigung von der preußischen Eisenbahnverwaltung bereits in sichere Aussicht gestellt wurde. Bezüglich eines Vorgehens im Sinne des letzteren Wunsches trug der Präsident Bedenken, weil Widerspruch einiger Handelskammern dagegen zu erwarten war und sich auch bereits die Handelskammer zu Hamburg dagegen erklärt hatte. Der Ausschuß erklärte sich am 28. November mit dem Vorgehen des Präsidenten einverstanden.

Auf dem am 3. und 4. September in Paris abgehaltenen Internationalen Kongreß zur Vereinheitlichung der Garnnummerirung war der Deutsche Handelstag durch 2 Mitglieder seines Ausschusses, die Herren Vogel (Chemnitz) und Dr. Weigert (Berlin), vertreten.

Infolge eines Antrages der Handelskammer zu Heilbronn, der Handelstag möge für vermehrte Ausprägung von Kronen eintreten und eine Weiterverfolgung ihres Wunsches auf Schaffung einer Münze zwischen dem 50 und 10 Pfennigstück und Aenderung der Größe des 50 Pfennigstückes in Erwägung ziehen, richtete der Vorstand das Ersuchen an die Kammern, sich zu den Fragen zu äußern. Die Weiterverfolgung der Fragen hat der Ausschuß von dem Ausfall der Antworten der Handelskammern abhängig gemacht.

Auf Beschluß des Ausschusses vom 28. November wurde bezüglich des dem Reichstage zugegangenen Gesetzentwurfs über die privaten Versicherungsunternehmungen eine Denkschrift unter Zugrundelegung der Verhandlungen der 26. Plenarversammlung ausgearbeitet und am 7. Dezember den sämmtlichen Mitgliedern des Reichstages zugestellt. Der Gegenstand steht außerdem auf der Tagesordnung der Vollversammlung.

Der Eingabe des Präsidenten an die Zentralbehörden der Bundesstaaten, betreffend Angabe des Geschäftszweiges in den handelsregisterlichen Bekanntmachungen, ist nach hierher gelangten Mittheilungen bisher von den folgenden Staaten entsprochen worden: Anhalt, Baden, Bayern, Braunschweig, Hessen, Lippe-Detmold, Lübeck, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg, Preußen, Reuß j. L., Sachsen, Sachsen-Meiningen, Schaumburg-Lippe und Schwarzburg-Sondershausen.

Die Erklärung der 26. Plenarversammlung, betreffend die Besteuerung der Großbetriebe im Kleinhandel, ist den beiden Häusern des Preußischen Landtages, die Verhandlungen über die Besteuerung der Großmühlen sind den Reichsbehörden und Zentralbehörden der Bundesstaaten wie auch den sämmtlichen Mitgliedern des Reichstages übermittelt worden.

Mit Bezug auf die im Reichstage beantragte Einführung neuer und Erhöhung bestehender Steuern und Zölle zwecks Aufbringung der Mittel für die Vermehrung der Kriegsflotte richtete der Vorstand am 12. Mai eine Eingabe an den Bundesrath, in der darauf hingewiesen war, daß die dort hastig und ohne hinreichende Fühlung mit den betheiligten Sachverständigenkreisen erfolgten Vorschläge es den Handelskammern und verwandten Körperschaften aufs Aeußerste erschwerten, den ihnen gesetzlich obliegenden Pflichten zur Wahrnehmung der ihnen anvertrauten Interessen nachzukommen. Der Bundesrath wurde gebeten, die schweren Bedenken bei seiner Beschlußfassung über die Beschlüsse des Reichstages zur Geltung zu bringen.

Für die durch den Tod des Herrn Laeisz (Hamburg) frei gewordene Stelle im wirthschaftlichen Ausschusse schlug der Ausschuß des Deutschen Handelstages dem Herrn Reichskanzler Herrn H. Edm. Bohlen (Hamburg) vor, der darauf berufen wurde und an den Verhandlungen des wirthschaftlichen Ausschusses Theil nahm.

In Folge des Beschlusses der letzten Plenarversammlung richtete der Präsident am 19. Juli an die Mitglieder ein Rundschreiben, betreffend die Errichtung einer Auskunftsstelle für den Außenhandel. Ueber die darauf eingegangenen Antworten ist in „Handel und Gewerbe" fortlaufend berichtet worden.

Auf das Rundschreiben des Präsidenten an die Handelskammern vom 24. Februar d. Js., betreffend den zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Frankreich abgeschlossenen Handelsvertrag, ging eine Reihe Aeußerungen ein, die zusammengestellt den Staatssekretären des Innern und des Auswärtigen Amts am 20. Juni mitgetheilt wurden; eine nachträglich eingegangene Aeußerung der Handelskammer zu Luxemburg wurde denselben Stellen am 18. Oktober übermittelt.

Die dem Handelstage mitgetheilten Anträge und Wünsche zum Zolltarif sind, soweit es nicht schon unmittelbar durch die Handelskammern geschehen war, vervielfältigt und in der vorgeschriebenen Anzahl von Abdrücken (im Ganzen 234 Anträge und Wünsche) dem Staatssekretär des Innern übermittelt worden. Die gesammten dem Handelstage von seinen Mitgliedern zur Kenntniß gebrachten Anträge und Wünsche sind zu einer Zusammenstellung verarbeitet; diese Zusammenstellung und ein Nachtrag zu ihr sind am 22. September und 19. Dezember den Mitgliedern, den Reichsbehörden, dem wirthschaftlichen Ausschusse, dem Bundesrathe und den zuständigen Zentralbehörden der Bundesstaaten zur Kenntniß gebracht worden.

Auf Antrag aus den Kreisen der Mitglieder des Handelstages fanden mit Bezug auf Zolltarif und Handelsverträge gemeinsame Berathungen von Vertretern von Handelskammern über die folgenden Geschäftszweige statt: Fabrikation landwirthschaftlicher Maschinen, Glas und Glaswaaren, Thonwaaren, Wein und Branntwein. Das Ergebniß der Berathungen wurde zur Kenntniß des Reichsamtes des Innern und des Reichsschatzamtes gebracht.

Infolge einer Eingabe der Handelskammer zu Brandenburg richtete der Präsident an das Auswärtige Amt die Bitte, darauf hinzuwirken, daß zur Beglaubigung von Ursprungszeugnissen für Sendungen nach der Türkei die deutschen Behörden oder Handelskammern ermächtigt werden oder wenigstens die den türkischen Konsuln für die Beglaubigung zu zahlende Gebühr wesentlich herabgesetzt werde. Ebenfalls auf Veranlassung der Handelskammer zu Brandenburg wurde das Auswärtige Amt gebeten, den Deutschen Handelstag in den Stand zu setzen, den betheiligten Kreisen zuverlässige Auskunft über den Umfang, in welchem Ursprungszeugnisse für die Türkei beizubringen sind, zu ertheilen. Eine Antwort des Auswärtigen Amts auf diese Eingaben ist noch nicht erfolgt. — Der Preußische Handelsminister machte in einer amtlichen Mittheilung vom 20. Oktober darauf aufmerksam, daß von der türkischen Zollverwaltung nur für die in dem türkischen Differentialtarif aufgeführten Waaren Ursprungszeugnisse gefordert werden.

Da erneut Klagen über die Vorschriften und deren Handhabung bei der Fakturenbeglaubigung nach den Vereinigten Staaten und besonders nach Porto Rico laut geworden sind, richtete der Präsident mit Rundschreiben vom 8. November an die Mitglieder das Ersuchen, über in ihren Bezirken etwa neuerdings laut gewordene Beschwerden zu berichten. Die Umfrage ist zur Zeit noch nicht geschlossen.

Eine Eingabe der Handelskammer zu Pforzheim, betreffend die am 1. Januar eingetretene Erhöhung des Zolles auf Etuis in Argentinien, wurde am 11. September vom Präsidenten beim Staatssekretär des Auswärtigen Amts unterstützt.

Die Verhandlungen und Beschlüsse der 26. Plenarversammlung über Unfallversicherung und Gewerbegerichte wurden den Reichsbehörden, den sämmtlichen Mitgliedern des Reichstages und den Zentralbehörden der Bundesstaaten zur Kenntniß gebracht.

Auf Beschluß des Vorstandes vom 5. Oktober richtete der Präsident an den Staatssekretär des Innern die Bitte, den Vertretungen von Handel und Industrie rechtzeitig Gelegenheit zu geben, sich zu der beabsichtigten Aenderung des Krankenversicherungsgesetzes gutachtlich zu äußern.

Die Verhandlungen der 26. Plenarversammlung über das Gesetz, betreffend die Schlachtvieh- und Fleischbeschau, wurden den Reichsbehörden, den sämmtlichen Mitgliedern des Reichstages und den Zentralbehörden der Bundesstaaten übermittelt.

Die Handelskammer zu Sorau äußerte beim Vorstand den Wunsch, daß bei sämmtlichen Handelstagsmitgliedern eine Umfrage über Mißstände im Heringshandel veranstaltet werde. Die Angelegenheit wurde auf die Tagesordnung der Ausschußsitzung vom 28. November gesetzt und Vertreter der Handelskammer zu Sorau dazu eingeladen. Infolge mündlicher Verhandlungen zwischen den Vertretern Soraus und dem Vertreter Stettins zog Sorau seinen Antrag auf weitere Behandlung der Angelegenheit durch den Deutschen Handelstag zurück.

Der Ausschuß wählte am 7. April zum Vorsitzenden Herrn Frentzel (Berlin), zum ersten Stellvertreter Herrn Russell (Berlin), zum zweiten Stellvertreter Herrn Woermann (Hamburg), zu weiteren Mitgliedern des Vorstandes die Herren Kaempf (Berlin) und Michel (Mainz). Zugewählt wurden in den Ausschuß die Herren: Bueck, Frentzel, Dr. Hammacher, Dr. Holtz (Berlin), Ilgen-Lindner (Sonneberg), Dr. Oechelhäuser (Dessau), Russell (Berlin), Warburg (Altona). Sitzungen des Ausschusses fanden am 7. April, 28. November und 7. Januar statt.

Der Vorstand trat am 12. Mai, 5. Oktober und 10. November zu Sitzungen zusammen."

Die 27. Vollversammlung des Deutschen Handelstages beschäftigte sich mit dem Zolltarifgesetz und den Handelsverträgen, dem Börsengesetz, dem Gesetz über die privaten Versicherungsunternehmungen, der Neuordnung des Deutschen Handelstages und der Errichtung einer Auskunftsstelle für den Außenhandel. Zu diesen Punkten wurden nachstehende Resolutionen gefaßt.

1. Zum Zolltarifgesetz und den Handelsverträgen:

„Anknüpfend an seine Erklärung vom 14. März 1898 spricht der Deutsche Handelstag die Ueberzeugung aus, daß zur Erhaltung und Förderung des Volkswohlstandes, der wirthschaftlichen wie politischen Machtstellung des Deutschen Reiches, insbesondere auch zur lohnenden Beschäftigung seiner stark wachsenden Bevölkerung, die Fürsorge für die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse durch Beibehaltung und weitere Anwendung der bisherigen Politik langfristiger Handelsverträge bethätigt werden muß.

Als wesentlicher Inhalt der durch Handelsverträge zu erstrebenden Zugeständnisse fremder Staaten ist die Herabsetzung und Bindung der

Zollsätze und die Gewährung der Meistbegünstigung zu betrachten. Auch Meistbegünstigungsverträge ohne Festlegung von Zollsätzen sind von hohem Werth, wenn auch in einzelnen Fällen das Bedenken entstehen kann, daß der Besitz der Meistbegünstigung dem fremden Staat den Anlaß biete, vom Abschluß eines für Deutschland wünschenswerthen Tarifvertrages abzusehen.

Die Einführung eines Doppeltarifs (Maximal- und Minimaltarifs) ist als schwere Gefährdung des Abschlusses günstiger Handelsverträge entschieden abzulehnen. Ebenso sind die Vorschläge zu verwerfen, die auf Einführung von Werthzöllen, Beseitigung des gemischten Systems der Verzollung nach Roh- und nach Reingewicht, Einführung einer gesonderten Verzollung der Umschließungen und Abschaffung oder Verkümmerung irgend einer Form des Zollkredits gerichtet sind.

Ohne auf die Höhe einzelner deutscher Zollsätze näher einzugehen, hebt der Deutsche Handelstag gegenüber den Forderungen einer Erhöhung der Zölle auf Lebensmittel die dagegen sprechenden schweren Bedenken hervor, die darauf beruhen, daß die weitesten und namentlich die minder bemittelten Kreise der Bevölkerung durch eine Vertheuerung der Lebensmittel betroffen werden, daß hieraus eine Schwächung der Kaufkraft für industrielle Erzeugnisse entsteht, daß eine durch jene Vertheuerung hervorgerufene Steigerung der Arbeitslöhne den Wettbewerb der deutschen mit der ausländischen Gewerbthätigkeit erschweren würde, und daß für den Abschluß von Handelsverträgen auch Länder in Betracht kommen, die auf die Ausfuhr von Lebensmitteln angewiesen sind. Der Deutsche Handelstag erklärt sich daher entschieden gegen jede Erhöhung der Zölle auf Lebensmittel.

Schließlich spricht der Deutsche Handelstag die Erwartung aus, daß den zur Vertretung von Industrie und Handel berufenen Körperschaften Gelegenheit gegeben werde, sich rechtzeitig über den Entwurf eines neuen Zolltarifs zu äußern."

2. Zum Börsengesetz:

„Der Deutsche Handelstag erachtet eine Aenderung des Börsengesetzes für erforderlich, namentlich nach der Richtung hin, daß der Verletzung der Vertragstreue bei Börsentermingeschäften in allen Fällen der gesetzliche Schutz entzogen, das Börsenregister beseitigt und die Untersagung des Terminhandels in Getreide und Mühlenfabrikaten und in Antheilen von Bergwerks- und Fabrikunternehmungen wieder aufgehoben wird.

Für den Fall der Beibehaltung des Börsenregisters ist zu fordern, daß für die Erhebung des Einwandes der Nichteintragung eine Frist

von höchstens drei Monaten gesetzt und die Bestellung von Sicherheiten und Abgabe von Schuldanerkenntnissen auch dann, wenn nicht beide Parteien in einem Börsenregister eingetragen waren, für wirksam erklärt werde."

3. Zum Gesetzentwurf über die privaten Versicherungsunternehmungen:

„Der vom Bundesrath beschlossene und dem Reichstage am 14. November 1900 vorgelegte Entwurf eines Gesetzes über die privaten Versicherungsunternehmungen kann in der vorliegenden Gestalt nicht befriedigen. Der Deutsche Handelstag sieht sich in der berechtigten Erwartung, daß seine auf sorgfältiger Berathung durch die berufensten und sachverständigsten Kreise beruhenden Wünsche und Vorschläge gegenüber dem vorläufigen Entwurf des Jahres 1898 bei dessen Umarbeitung und endgültigen Feststellung angemessene Berücksichtigung finden würden, empfindlich getäuscht.

Wenn auch anerkannt werden muß, daß die Transportversicherung den wesentlichen Bestimmungen des Gesetzes nicht unterworfen sein soll, daß gegenüber den Entscheidungen des Aufsichtsamtes ein Rekursverfahren eingeführt worden ist und daß auch in einzelnen anderen, minder einschneidenden Fragen ein Entgegenkommen gegenüber den Wünschen des Handelstages gezeigt worden ist, so ist dies doch in zahlreichen anderen wichtigen Punkten leider nicht geschehen. Der Entwurf beschränkt die Geltung des Gesetzes nicht auf namhaft zu machende Versicherungsarten, so daß auch die Rückversicherung von dem Gesetz betroffen würde, wofür keinerlei Bedürfniß anzuerkennen ist. Man hat nicht versucht, eine einheitliche Regelung der Besteuerung innerhalb des Deutschen Reiches herbeizuführen; die Unterwerfung der öffentlichen Versicherungsunternehmungen, soweit sie nicht als Landesanstalten staatlich geleitet werden, unter das Gesetz ist nicht erfolgt; auch unterbleibt die Erstreckung der Reichsaufsicht auf diejenigen Versicherungsanstalten, deren inländischer Geschäftsbetrieb auf das Gebiet eines Bundesstaates beschränkt ist; es fehlt nach wie vor an einer Beschränkung und festen Umgrenzung der für den Staat vorgesehenen Aufsichtsbefugnisse gegenüber den Privatanstalten; die Bestimmung, nach der die Kosten des Aufsichtsamtes wenigstens theilweise von den Versicherungsanstalten getragen werden sollen, bleibt bestehen; die wünschenswerthe Beseitigung gewisser landesgesetzlicher Vorschriften (u. a. die polizeiliche Ueberwachung des Abschlusses von Feuerversicherungsverträgen) hat nicht stattgefunden. Auch hinsichtlich einer Reihe anderer mehr oder minder wichtiger Bestimmungen ist den Wünschen des Handelstages nicht Rechnung getragen worden.

Der Deutsche Handelstag wiederholt die Forderung, daß sobald wie möglich auch die privatrechtliche Regelung des Versicherungswesens herbeigeführt werde.

Abgesehen von den bisherigen Wünschen des Deutschen Handelstages enthält der jetzige Entwurf eine Reihe von Neuerungen, welche zu weiteren lebhaften Bedenken Anlaß geben. Dies gilt namentlich bezüglich der Ausbildung, welche die Rekursinstanz gegenüber den Entscheidungen des Aufsichtsamts erfahren soll, sowie bezüglich der Bestimmung, daß jedes Versicherungsunternehmen in jedem Bundesstaate, in dem es Geschäfte betreibt, zur Bestellung eines Hauptbevollmächtigten gezwungen werden kann.

Angesichts dieser Sachlage spricht der Deutsche Handelstag die Hoffnung aus, daß die Verhandlungen des Reichstages noch zu einer Umgestaltung des Entwurfes führen werden, welche den Wünschen und Ausstellungen des Deutschen Handelstages gerecht wird."

4. Nachstehende von dem Ausschuß vorgeschlagene Satzung nebst Geschäftsordnung wird einstimmig angenommen:

Satzung des Deutschen Handelstages.

§ 1. Der Deutsche Handelstag hat den Zweck, die Interessen von Deutschlands Industrie und Handel zu fördern.

§ 2. Der Sitz des Deutschen Handelstages ist in Berlin.

§ 3. Als Mitglieder beizutreten berechtigt sind die Handelskammern, Handels- und Gewerbekammern und verwandten Körperschaften im Deutschen Reiche, die gesetzlich zur Vertretung von Industrie und Handel eingesetzt sind.

Für Bezirke, in denen keine Handelskammern oder sonstigen Körperschaften der in Abs. 1 bezeichneten Art bestehen, können Vereine, die als geeigneter Ersatz anzusehen sind, als Mitglieder aufgenommen werden.

Für wichtige Industrie- und Handelszweige können Fachvereine aufgenommen werden, sofern ihnen eine erhebliche Bedeutung für das Fach zukommt und ihre Wirksamkeit über das ganze Deutsche Reich oder über größere Wirthschaftsgebiete sich erstreckt.

Ueber die Aufnahme entscheidet der Ausschuß.

§ 4. Der Austritt eines Mitgliedes kann nur am Schlusse eines Geschäftsjahres erfolgen, nachdem er mindestens 3 Monate vorher schriftlich angemeldet worden ist.

Die Mitgliedschaft erlischt, sobald die Voraussetzungen der Aufnahme (§ 3) nicht mehr vorhanden sind. Hierüber entscheidet der Ausschuß, vorbehaltlich der Berufung an die Vollversammlung.

Durch das Ausscheiden eines Mitgliedes wird der Fortbestand des Deutschen Handelstages nicht berührt. Das ausscheidende Mitglied verliert jeden Anspruch auf das zur Zeit des Ausscheidens vorhandene Vermögen des Deutschen Handelstages.

§ 5. Die dem Deutschen Handelstage bei Erlaß dieser Satzung angehörenden Körperschaften und Vereine können Mitglieder bleiben, auch wenn die Voraussetzungen des § 3 nicht vorliegen.

§ 6. Das Geschäftsjahr beginnt am 1. April.

§ 7. Die Vollversammlung besteht aus Vertretern der Mitglieder und den dem Ausschuß angehörenden sonstigen Personen. Ein Mitglied darf nicht mehr als 10 Vertreter entsenden.

§ 8. Die Vollversammlung tritt in der Regel jährlich ein Mal zusammen. Sie muß innerhalb 6 Wochen berufen werden, wenn 25 Mitglieder die Berufung schriftlich unter Angabe des Zweckes und der Gründe verlangen.

§ 9. Ein Gegenstand muß auf die Tagesordnung der Vollversammlung gestellt werden, wenn 25 Mitglieder es verlangen und die schriftliche Anzeige hiervon spätestens 14 Tage vor der Sitzung in der Kanzlei des Deutschen Handelstages einläuft.

§ 10. Die Einladungen werden als Briefe oder Drucksachen durch die Post versandt und sollen die Tagesordnung enthalten.

Ueber Gegenstände, die nicht auf der Tagesordnung gestanden haben, kann zwar mit Zustimmung des Vorsitzenden der Vollversammlung und seiner Stellvertreter berathen, aber nur dann beschlossen werden, wenn Niemand der Beschlußfassung widerspricht.

§ 11. Für die Abstimmungen der Vollversammlung haben die Mitglieder, sofern es sich um die Wahl des Ausschusses handelt, je 1 Stimme; im Uebrigen richtet sich die Zahl der den einzelnen Mitgliedern zustehenden Stimmen nach der Höhe des gemäß § 33 Abs. 1 festgesetzten Jahresbeitrages. Es entfallen:

auf einen Beitrag				bis	100	Mk.	1	Stimme
„	„	„	über	100 „	300	„	2	Stimmen
„	„	„	„	300 „	600	„	3	„
„	„	„	„	600 „	1000	„	4	„
„	„	„	„	1000 „	1600	„	5	„
„	„	„	„	1600 „	2400	„	6	„
„	„	„	„	2400		„	7	„

Die dem Ausschuß angehörenden Personen, die nicht Vertreter von Mitgliedern sind, haben je 1 Stimme.

§ 12. Ein Mitglied kann sich bei der Abstimmung durch ein anderes Mitglied vertreten lassen; doch muß dies vor der Sitzung schriftlich angezeigt sein.

§ 13. Bei der Beschlußfassung entscheidet die Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Im Falle der Stimmengleichheit giebt bei Wahlen das Loos den Ausschlag; im Uebrigen gilt Stimmengleichheit als Ablehnung.

Zur Aenderung der Satzung ist eine Mehrheit von $^{2}/_{3}$ der abgegebenen Stimmen erforderlich.

Die Auflösung des Deutschen Handelstages kann nur mit einer Mehrheit von $^{3}/_{4}$ der Stimmen aller Mitglieder beschlossen werden.

§ 14. Die Beschlüsse werden durch die Unterschrift des Präsidenten beurkundet.

§ 15. Im Ausschuß sollen nach Möglichkeit die verschiedenen Industrie- und Handelszweige und die verschiedenen Theile des Deutschen Reiches vertreten sein.

Diejenigen Mitglieder, für die gemäß § 33 Abs. 1 ein Jahresbeitrag von mindestens 1000 Mk. festgesetzt wird, entsenden aus ihrer Mitte je 1, die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin 2 Personen in den Ausschuß.

Die Vollversammlung wählt 24 Personen, die einem Mitgliede des Deutschen Handelstages angehören müssen, in den Ausschuß.

Der Ausschuß selbst kann 8 Personen zuwählen, die nicht einem Mitgliede des Deutschen Handelstages anzugehören brauchen.

§ 16. Die zur Entsendung von Vertretern in den Ausschuß berechtigten Mitglieder (§ 15 Abs. 2) haben die Namen ihrer Vertreter im Januar jedes Jahres mitzutheilen.

Von den durch die Vollversammlung gewählten Ausschußmitgliedern (§ 15 Abs. 3) scheidet mit jeder ordentlichen Vollversammlung (§ 8 Satz 1) die Hälfte aus. Diese Hälfte wird zum ersten Male durch das Loos, später durch das Dienstalter bestimmt.

Die Zuwahlen durch den Ausschuß (§ 15 Abs. 4) erfolgen für die Zeit bis zur nächsten Vollversammlung, in der gemäß Abs. 2 Neuwahlen stattfinden. Nach Schluß dieser Vollversammlung werden neue Zuwahlen vorgenommen.

Bei den Neuwahlen ist Wiederwahl zulässig.

§ 17. Ist ein Ausschußmitglied, das einem Mitgliede des Deutschen Handelstages angehört, am Erscheinen in einer Sitzung verhindert, so kann das Handelstagsmitglied einen Stellvertreter entsenden.

§ 18. Nach Schluß der Vollversammlung, in der gemäß § 16 Abs. 2 Neuwahlen stattfinden, wählt der Ausschuß aus seiner Mitte einen Vorsitzenden, einen ersten und einen zweiten Stellvertreter des Vorsitzenden; einer von ihnen muß in Berlin oder Umgegend seinen Wohnsitz haben.

§ 19. Dem Ausschuß obliegt:

1. die Wahrung der Interessen des Deutschen Handelstages im Allgemeinen;
2. die Feststellung der Tagesordnung und Vorbereitung der Verhandlungen für die Vollversammlung;
3. selbstständiges Vorgehen in dringenden oder für die Vollversammlung ihm nicht geeignet erscheinenden Angelegenheiten;
4. die Entscheidung über die Aufnahme von Mitgliedern, sowie — vorbehaltlich der Berufung an die Vollversammlung — die Entscheidung darüber, ob bei einem Mitgliede die Voraussetzungen der Aufnahme nicht mehr vorhanden sind;
5. die Festsetzung der Jahresbeiträge;
6. die Wahl des Vorstandes;
7. die Zusammensetzung der ständigen Kommissionen.

§ 20. Auf die Beschlußfassung des Ausschusses finden die Vorschriften des § 13 Abs. 1 Anwendung.

§ 21. Der Vorstand besteht aus dem Vorsitzenden des Ausschusses, dessen beiden Stellvertretern und vier anderen Personen, die zugleich mit dem Vorsitzenden und dessen Stellvertretern (§ 18) vom Ausschuß aus seiner Mitte gewählt werden.

§ 22. Der Vorstand tritt auf Einladung des Vorsitzenden zur Besprechung vorliegender Fragen und zur Vorbereitung der Verhandlungen des Ausschusses mindestens 4 Mal im Jahre zusammen.

Er ist beschlußfähig, wenn drei Mitglieder anwesend sind.

§ 23. Auf die Beschlußfassung des Vorstandes finden die Vorschriften des § 13 Abs. 1 Anwendung.

§ 24. Der Vorsitzende des Ausschusses ist zugleich Vorsitzender des Vorstandes und Präsident des Deutschen Handelstages. Er vertritt den Deutschen Handelstag nach Außen, hat den Vorsitz in der Vollversammlung, führt die gefaßten Beschlüsse aus und ist berechtigt, in dringenden oder minder wichtigen Angelegenheiten selbstständig vorzugehen.

§ 25. Für bestimmte Gruppen von Berathungsgegenständen werden ständige Kommissionen gebildet und vom Ausschusse aus Ausschußmitgliedern und Vertretern von Handelstagsmitgliedern zusammengesetzt.

Die Beschlußfassung des Ausschusses über die Zusammensetzung der Kommissionen wird nach der Vollversammlung, in der gemäß § 16 Abs. 2 Neuwahlen für den Ausschuß stattfinden, erneuert.

Zu Vorsitzenden der Kommissionen werden Mitglieder des Ausschusses von diesem ernannt.

Die Kommissionen bearbeiten die vom Ausschuß oder vom Präsidenten ihnen zugewiesenen Gegenstände; die Bearbeitung anderer Gegenstände kann nach Verständigung mit dem Präsidenten erfolgen.

§ 26. Zur Bearbeitung einzelner besonderer Gegenstände können vom Ausschusse oder vom Präsidenten Sonderkommissionen in gleicher Weise eingesetzt werden.

§ 27. Ist ein Kommissionsmitglied, das einem Mitgliede des Deutschen Handelstages angehört, am Erscheinen in einer Sitzung verhindert, so kann das Handelstagsmitglied einen Stellvertreter entsenden.

§ 28. Die Mitglieder des Vorstandes sind von den Sitzungen der Kommissionen zu benachrichtigen und haben das Recht an ihnen Theil zu nehmen.

§ 29. Die Kommissionen haben dem Ausschusse Bericht zu erstatten.

§ 30. Auf die Beschlußfassung der Kommissionen finden die Vorschriften des § 13 Abs. 1 Anwendung.

§ 31. Zu den Sitzungen der Vollversammlung, des Ausschusses, des Vorstandes und der Kommissionen können Sachverständige mit berathender Stimme zugezogen werden.

§ 32. Der Generalsekretär wird vom Ausschusse gewählt. Er besorgt unter Leitung des Präsidenten die Geschäftsführung und nimmt mit berathender Stimme an den Sitzungen der Vollversammlung, des Ausschusses, des Vorstandes und der Kommissionen Theil.

Die näheren Bestimmungen über die Anstellung und Thätigkeit des Generalsekretärs und der übrigen Beamten und über die Einrichtung der Kanzlei bleiben dem Ausschusse überlassen.

§ 33. Zur Bestreitung der Kosten werden Beiträge erhoben, die auf die Mitglieder unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung und Leistungsfähigkeit umgelegt werden. Zu diesem Zwecke werden die Mitglieder

durch den Ausschuß in Klassen vertheilt, die bis auf Weiteres 18 betragen und folgende Jahresbeiträge haben:

1. Klasse	50	Mark	10. Klasse	800	Mark
2. „	100	„	11. „	900	„
3. „	150	„	12. „	1000	„
4. „	200	„	13. „	1200	„
5. „	300	„	14. „	1400	„
6. „	400	„	15. „	1600	„
7. „	500	„	16. „	1800	„
8. „	600	„	17. „	2000	„
9. „	700	„	18. „	3000	„

Der Ausschuß ist berechtigt, die Beiträge nach Bedürfniß allgemein um einen bestimmten Prozentsatz zu ermäßigen oder zu erhöhen.

Reisekosten und Tagegelder für Vertreter von Mitgliedern werden nicht aus der Kasse des Deutschen Handelstages bestritten.

Geschäftsordnung des Deutschen Handelstages.

§ 1. Der Vorsitzende (§ 24 der Satzung) eröffnet und schließt die Sitzung, leitet die Verhandlungen und wahrt die Ordnung in der Versammlung.

Zwei Stellvertreter des Vorsitzenden werden von der Vollversammlung für die Dauer ihrer Tagung gewählt.

§ 2. Auf Vorschlag des Vorsitzenden werden drei Schriftführer gewählt. Sie führen abwechselnd das Protokoll, in das sie die Anträge und Beschlüsse wörtlich aufzunehmen haben, nehmen die Anmeldungen zum Wort entgegen und besorgen bei der Abstimmung nach Mitgliedern den Namensaufruf und die Feststellung des Ergebnisses.

§ 3. Das Wort wird in der Reihenfolge der Anmeldungen ertheilt. Wer zur Geschäftsordnung reden will, erhält das Wort vor den sonst angemeldeten Rednern.

Außer den Berichterstattern darf Niemand länger als 10 Minuten reden.

§ 4. Anträge müssen schriftlich und vor Schluß der Debatte dem Vorsitzenden eingereicht werden.

§ 5. Der Antrag auf Schluß der Debatte bedarf der Unterstützung von 25 Mitgliedern der Versammlung. Findet er diese Unterstützung, so wird sogleich ohne Verhandlung über ihn abgestimmt.

Nach Schluß der Debatte erhalten noch die Berichterstatter das Wort.

§ 6. Zum Zwecke der Abstimmung werden die einzelnen Stimmberechtigten namentlich aufgerufen. Wird die Abstimmung ohne Namens-

aufruf vorgenommen und ist das Ergebniß einer derartigen Abstimmung nach Ansicht des Vorsitzenden unzweifelhaft, so unterbleibt die namentliche Abstimmung, falls sie von keiner Seite verlangt wird.

Sind mehrere Vertreter eines Mitgliedes erschienen, so können sich zwar alle an den Verhandlungen betheiligen, zur Stimmabgabe ist jedoch nur einer von ihnen berechtigt, der vorher dafür bestimmt sein muß.

§ 7. Wahlen erfolgen durch Abgabe von Stimmzetteln; durch Zuruf können sie vorgenommen werden, wenn Niemand widerspricht.

§ 8. Das Protokoll wird von dem Vorsitzenden und dem Schriftführer, der es zuletzt geführt hat, unterzeichnet.

§ 9. Ueber die Verhandlungen wird ein stenographischer Bericht aufgenommen.

§ 10. Zu den Sitzungen können Gäste vom Vorsitzenden zugelassen werden. Vertretern der Presse steht auch ohne besondere Zulassung der Zutritt frei, soweit der Raum es gestattet.

§ 11. Auf die Sitzungen des Ausschusses, des Vorstandes und der Kommissionen finden § 1 Abs. 1, §§ 3, 4, 5 und 7 entsprechende Anwendung; der Antrag auf Schluß der Debatte (§ 5) bedarf in ihnen keiner Unterstützung.

§ 12. Ständige Kommissionen werden für folgende Gruppen von Berathungsgegenständen gebildet:

1. Verkehr (Post, Eisenbahn, Schifffahrt);
2. Geld, Banken, Börse;
3. Patent-, Muster-, Zeichenschutz;
4. Steuern, Zölle, Außenhandel;
5. Kleinhandel;
6. Sozialpolitik.

Der Ausschuß ist berechtigt, diese Eintheilung zu ändern und neue ständige Kommissionen zu bilden.

5. Zur Auskunftsstelle für den Außenhandel:

„Der Deutsche Handelstag hält die Errichtung einer Reichshandelsstelle für nützlich. Dieses Unternehmen soll folgende Gebiete in den Bereich seiner Thätigkeit ziehen:

A. Die Sammlung von Gesetzen, Verordnungen und dergl., die sich auf Steuerwesen, Zollwesen, Gewerbe- und Handelsrecht, Patent-, Muster- und Zeichenschutz 2c. fremder Staaten beziehen.

B. Die Pflege der Statistik, insbesondere der Handels- und Produktionsstatistik fremder Länder.

C. Die Sammlung von wichtigen Mittheilungen über Länder und Orte, die für den deutschen Absatz im Auslande in Betracht kommen, von Marktberichten, politischen Berichten, die zweckentsprechende Verarbeitung der Konsulatsberichte ꝛc.

Auf diesen Gebieten soll eine Auskunftsertheilung an die Interessenten stattfinden.

Die Frage der inneren Organisation dieser Reichshandelsstelle, besonders ob sie von den Interessenten ins Leben gerufen und verwaltet werden soll, oder ob sie einer Reichsbehörde unmittelbar anzugliedern ist, bleibt offen."

Mangel an Zehnmarkstücken.

Auf das Rundschreiben des Deutschen Handelstages über den Mangel an Zehnmarkstücken, die Umprägung der Fünfzigpfennigstücke und die Ausprägung von Zwanzigpfennigstücken gaben wir folgendes Gutachten ab:

„Wir haben durch Umfrage festgestellt, daß auch in unserem Bezirke wenigstens zeitweise ein Mangel an Zehnmarkstücken fühlbar geworden ist, weshalb auch wir eine vermehrte Ausprägung dieser Geldsorte für erforderlich halten.

Ebenso erscheint es wünschenswerth, den Fünfzigpfennigstücken eine andere Form zu geben, damit die jetzt häufig vorkommenden Verwechselungen mit den Zehnpfennigstücken vermieden werden.

Für vermehrte Ausprägung von Zwanzigpfennigstücken oder Herstellung einer anderen Münze zwischen dem Zehn- und dem Fünfzigpfennigstück scheint uns kein Bedürfniß vorzuliegen."

Notirung der Getreidepreise.

Die Feststellung der Getreidepreise auf den Wochen- und anderen regelmäßig wiederkehrenden Märkten erfolgt jetzt gemäß dem ministeriellen Erlasse vom 27. September 1893 in Preußen nach der Eintheilung in gut, mittel und gering. Diese Eintheilung hat der Landwirthschaftskammer für die Provinz Brandenburg zu einer Beschwerde an den Herrn Minister des Innern Veranlassung gegeben, worin u. A. ausgeführt wurde:

„Bei der Notiz „gering" liegt die große Gefahr vor, daß besonders den kleineren Landwirthen ihre Waare als gering bezeichnet und bezahlt wird, obwohl sie mindestens mittlerer Qualität ist.

Unter der Bezeichnung „gering" ist eine Waare von einer Beschaffenheit zu verstehen, daß sie eine Notirung nicht rechtfertigt,

wozu noch tritt, daß sie so selten auf den Markt kommt, daß ihre Notirungen in keiner Richtung zweckgemäß oder gar erforderlich scheint.

Die Bezeichnung „gering" halten wir für geeignet der Preisdrückerei Thor und Thür zu öffnen. Geringe Waare ist kein Handelsartikel, dessen Preise amtlich zu notiren wären. Diese Bezeichnung entspricht den Marktverhältnissen durchaus nicht, da sich eine Type für „geringe Waaren" nicht feststellen läßt, vielmehr wird hierunter die verschiedenartigste Waare aus den verschiedensten Gründen (Auswuchs, Dumpfigkeit, Kleinheit des Kornes rc.) zusammengefaßt. Da der Begriff „geringe Waare" demnach nicht feststeht, werden die Händler nach unten zu alles als „gering" und nicht als „schlechte Waare" ansehen und daher möglichst alles zur Notirung zu bringen suchen.

Eine Vergleichung der Getreidepreis-Notirungen der Zentralstelle der Landwirthschaftskammern mit denjenigen des Reichsamtes des Innern hat ferner ergeben, daß die ersteren den von dem letzteren für die Rubriken „gut" und „mittel" notirten Preisen entsprechen, woraus gleichfalls klar hervorgeht, daß geringe Waare ein eigentlicher Handelsartikel nicht ist und deshalb auch der Notirung nicht bedarf. Wir halten es daher für das Bessere, daß nur 2 Qualitäten notirt werden und zwar nur „gut — mittel" — wobei dann allerdings die feinsten Qualitäten auch nicht zur Notirung gelangten, dafür aber wenigstens auch nicht die schlechten Qualitäten.

Soll die Notirung aber durchaus nach 3 Qualitäten erfolgen, so entspräche dem wirklichen Marktverkehr und Umsatze nur eine solche nach „fein — gut — mittel" und würden wir sie daher in dem Falle auch zur Annahme empfehlen.

Da zu Anfang nächsten Jahres die Marktkommissionen an allen Provinzialmärkten voraussichtlich allgemeiner in Thätigkeit treten werden, so würde es im Interesse einer zweckentsprechenden und gleichmäßigen Notirung sehr erwünscht sein, wenn dann allgemein die Notirungen nach dieser Vorschrift erfolgten.

Euer Excellenz bitten wir daher ganz gehorsamst, die amtliche Notirung thunlichst bald in obiger Weise abändern lassen zu wollen, damit dann die Preisstatistik für das ganze nächste Jahr auf gleichmäßiger Grundlage aufgebaut werden kann."

Von dem Herrn Regierungspräsidenten zu Marienwerder aufgefordert, uns zu diesem Antrage gutachtlich zu äußern, erwiderten wir, daß wir nicht einzusehen vermöchten, wie durch Annahme dieses Antrages nach irgend welcher Seite hin ein günstiger Erfolg zu erwarten wäre, und führten dann weiter aus: „Die durch die Ver-

fügung des Herrn Ministers des Innern vom 27. September 1893 für die Notirung der Getreidepreise vorgeschriebenen Bezeichnungen „gut, mittel, gering,“ sind doch nicht willkürlich angeordnet worden, sondern man hat sie dem Verkehr entnommen. An diese Bezeichnungen hat sich der Verkehr gewöhnt und eine Aenderung würde höchstens Verwirrung, aber keine bessere Orientirung zur Folge haben. Geringe Waare hat es gerade bei Getreide immer gegeben und sie wird auch stets gehandelt, und ein Wegfall der Notirung für geringes Getreide würde daher für die Besitzer solcher Waaren höchstens nachtheilig sein.

Die Behauptung, bei der Notiz „gering“ liege die große Gefahr vor, daß besonders den kleineren Landwirthen ihre Waare als gering bezeichnet und bezahlt werde, obwohl sie mindestens mittlerer Qualität sei, zeigt eine vollständige Verkennung der Intelligenz unserer kleinen Landwirthe, ganz abgesehen davon, daß man auch nach Wegfall der Notiz „gering“ eine Waare als „unter mittlerer Qualität“ bezeichnen könnte.

Die Befürchtung, daß durch Mitnotirung schlechter Waare der Preis für geringe Waare gedrückt werden könne, ist schon deshalb hinfällig, weil die Notirungen für Getreide stets sowohl den höchsten als auch den niedrigsten Preis der betreffenden Qualität enthalten.

Wir halten nach alledem die Beibehaltung der vorgeschriebenen Bezeichnungen „gut, mittel, gering“ als im allseitigen Interesse liegend für durchaus erwünscht.“

Handelsgebräuche im Holzhandel.

Im Herbste 1900 hatten die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin eine Vereinheitlichung der Holzhandelsusancen aller derjenigen Plätze, die an dem Holzmarkte auf der Weichsel interessirt sind, angeregt und Berathungen auf Mitte November angesetzt, um den theilnehmenden Körperschaften Gelegenheit zu geben, ihre Usancen vorher noch einmal durchzuberathen. Wir haben darauf unsere Handelsgebräuche einer eingehenden Prüfung unterzogen und einen neuen Entwurf als Grundlage weiterer Berathungen eingesandt. Die für November in Aussicht genommenen Berathungen haben aber bis heute noch nicht stattgefunden.

Der Verkauf fiskalischen Holzes.

In einer an den Herrn Regierungspräsidenten in Marienwerder gerichteten Eingabe der Graudenzer Handelskammer wurde darüber geklagt, daß das vom Forstfiskus als Nutzholz zum Verkauf gestellte Holz häufig nicht ordentlich aufgearbeitet sei und neben Stämmen, die nur als Brennholz, nicht aber als Nutzholz zu verwenden seien, häufig

auch kranke Stämme enthalte. Gegen solche Benachtheiligungen sei der Käufer schutzlos, da er vor dem Verkaufe nicht feststellen könne, ob das Holz ordentlich aufgearbeitet sei. Die Stämme lägen vielfach übereinander, sodaß Stichproben nur sehr schwer genommen werden könnten; ferner sei der Forstbeamte vielfach nicht anzutreffen, wenn der Kauflustige das Holz besichtigen wolle. Schließlich werde das Holz viel zu spät, meist am Tage vor dem Verkaufstermin, mitunter auch erst am Tage selbst zum Verkauf fertiggestellt.

Krankheit könne dabei vom Käufer überhaupt nicht festgestellt werden. Eine Kontrolle des Holzes auf Schwamm ꝛc. könne nur beim Fällen des Holzes, nicht aber später durch den Käufer ausgeübt werden, da der Käufer nicht sämmtliche Stämme kanten könne, um den Schwamm zu suchen. Bei Schneefall sei eine Kontrolle völlig ausgeschlossen, selbst wenn das Holz gefegt würde; der Käufer entdecke daher den Schwamm erst bei der Verarbeitung des Holzes in der Mühle.

Dem Käufer werde ferner jeder Anspruch gegenüber dem Forstfiskus im Falle schlechter Beschaffenheit des Holzes genommen.

Die Handelskammer zu Graudenz hat daher beantragt:

1. Dem Interesse des Käufers möchte in den Verkaufsbedingungen mehr als bisher Rechnung getragen und ihm durch eine frühzeitige Fertigstellung des auf dem öffentlichen Versteigerungstermin zu verkaufenden Holzes schon ungefähr eine Woche vor dem Verkaufe die Möglichkeit zu einer Besichtigung des Holzes gegeben werden.

2. Die Forstverwaltung möchte ihren Organen, Beamten und Arbeitern, die größte Sorgfalt bei der Aufarbeitung des Holzes und bei der Kennzeichnung der kranken Stücke zur Pflicht machen.

Der Herr Regierungspräsident hatte hierzu unser Gutachten eingefordert, worauf wir nach Befragung der Interessenten Folgendes erwiderten:

„Die Hölzer werden so spät aufgearbeitet, daß häufig die nothwendige Zeit zu ihrer Besichtigung an dem angesetzten Verkaufstermin fehlt, trotzdem eine genaue Besichtigung durchaus nothwendig ist, da die Aufarbeitung der Hölzer nicht mit der nöthigen Sorgfalt vorgenommen wird. Einmal wird das Langholz viel zu spitz aufgearbeitet, ferner werden aber auch häufig Stämme mit großen Krümmungen als Nutzholz verkauft, trotzdem sie nur als Brennholz zu verbrauchen sind. Am schlimmsten für den Käufer ist aber der Umstand, daß er auch häufig Schwammhölzer mitbekommt, denn in Folge Unachtsamkeit der untergeordneten Forstschutzbeamten und der die Aufarbeitung vor-

nehmenden Holzarbeiter wird nur ein kleiner Bruchtheil des kranken Holzes als solches äußerlich gekennzeichnet und nach der für kranke Hölzer bestimmten Oberförstereitaxe ausgeboten. Schuld daran ist hauptsächlich die mangelnde Ueberwachung der Arbeiter durch den Oberförster. Diese Ueberwachung wird sich allerdings zur Zeit nur schwer durchführen lassen, denn die Oberförster sind derart mit Bureauarbeiten überlastet und die ihnen zur Beihülfe gegebenen Bureaukräfte sind meist so unzureichend, daß sie nicht die nöthige Zeit für die erforderliche Kontrolle übrig haben. Hierin müßte zunächst Abhülfe geschafft werden. Der Käufer selbst kann sich nicht genügend schützen, denn abgesehen davon, daß, wie bereits erwähnt, die Besichtigungszeit meist zu kurz und der Förster auch häufig nicht anzutreffen ist, kann die Untersuchung der Stämme auf Schwamm nur sehr unvollkommen vorgenommen werden. Hier sind das Uebereinanderliegen der Hölzer, schlechte Terrainverhältnisse oder Schneefall recht oft hinderlich, und dabei wird noch der Käufer in eine gewisse Sicherheit gewiegt, weil gleichzeitig Schwammholz zu niedrigen Taxpreisen verkauft wird. Jedenfalls müssen die Verkaufsbedingungen abgeändert werden, und der Forstfiskus muß für die Beschaffenheit des Holzes, das er doch als gesundes verkauft, Gewähr leisten. Es könnte vielleicht folgende Bedingung aufgenommen werden: Beträgt bei Holz, das als gesund verkauft worden ist, der Antheil der kranken Hölzer, soweit die Krankheit von außen sichtbar ist, mehr als 3 % und bringt der Käufer die Reklamation spätestens innerhalb 8 Tagen nach erhaltenem Zuschlage, jedenfalls aber vor Beginn der Abfuhr, an, so ist das kranke Holz entweder zurückzunehmen oder zu einem niedrigeren Preise anzurechnen.

Bei Holz, das stehend zum Verkauf gelangt, soll eine schlechte Auslängung die Regel sein, es wird deshalb gewünscht, daß diese Verkaufsart gänzlich beseitigt und das Holz nur nach der Verarbeitung zum Verkauf gestellt werde. Auch wird eine Einschränkung der Submissionen für nöthig erachtet, da diese unpraktisch seien und zu unvorhersehbaren Resultaten führten."

Darauf theilte uns der Herr Regierungspräsident unter dem 28. Januar 1901 mit, daß man geeignete Vorkehrungen getroffen habe, um etwaigen Beschwerden der Interessenten beim Ankauf von fiskalischem Langholz vorzubeugen. Sollten wider Erwarten dennoch berechtigte Beschwerden erhoben werden, so sei es im Interesse der Sache dringend erwünscht, solche so schleunig als möglich anzubringen, damit Gelegenheit zur eingehenden Aufklärung und Abhülfe rechtzeitig gegeben werden könne.

II. Verkehrswesen.

1. Eisenbahnen.

Bezirks-Eisenbahnrath.

Im Jahre 1900 fanden zwei ordentliche Sitzungen des Bezirks-Eisenbahnrathes statt, eine am 22. Juni in Königsberg, die andere am 27. November in Bromberg. In der Sitzung vom 22. Juni wurde der Antrag, den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu bitten, den Getreideausnahmetarif C[1] nach den Hafenplätzen Danzig, Königsberg, Memel vom 13. Dezember 1897 auf alle Binnenstädte Posens, Ost- und Westpreußens, in denen sich Handelsmühlen befinden, schleunigst auszudehnen, abgelehnt. In der Sitzung vom 27. November entspann sich eine heftige Debatte über die Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife, und der Antrag „der Bezirks-Eisenbahnrath wolle die möglichst baldige Aufhebung der Kohlenausfuhrtarife beschließen bezw. an maßgebender Stelle dafür eintreten", wurde nur mit 17 gegen 15 Stimmen angenommen. Auch unser Vertreter hatte den Antrag bekämpft. Zu Gunsten einer erleichterten Ausfuhr für Spiritus wurde folgender Antrag angenommen:

„Der Bezirks-Eisenbahnrath wolle beschließen, daß von den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg für die Verfrachtung von Spiritus und Sprit nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern oder nach deutschen Kolonien der Spezialtarif III in Anwendung gebracht werde. Die Einführung der Waare in solche Reinigungsanstalten und Läger der deutschen Seehäfen, in denen durch Zolleinrichtungen die Ausfuhr ins Ausland sicher gestellt und nachgewiesen wird, soll als Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern angesehen werden."

Ferner wurde die Einführung von Staffeltarifen für Wagenladungsgüter befürwortet.

Da das Mandat der für den Bezirks-Eisenbahnrath gewählten Mitglieder am 31. Dezember 1900 ablief, hatten wir für die Wahlperiode 1901—1903 Neuwahlen vorzunehmen, wobei die bisherigen Vertreter wiedergewählt wurden.

Errichtung einer neuen Eisenbahnbrücke und Bau eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer bei Thorn.

Unseren Antrag vom 10. Mai hatte der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in einem an den Thorner Magistrat, der unsere Eingabe kräftig unterstützt hatte, gerichteten Bescheid abgelehnt. Wir waren aber der Meinung, daß wir uns bei der Wichtigkeit dieser

Angelegenheit für Thorn bei diesem Bescheide nicht beruhigen dürften und übersandten deshalb Anfang Dezember dem Herrn Minister nachstehende Petition:

„Euer Excellenz haben dem Thorner Magistrat kürzlich eröffnen lassen, daß der Antrag, auf dem rechten Weichselufer bei Thorn einen neuen Bahnhof zu erbauen und diesen durch eine neue Eisenbahnbrücke mit dem linken Ufer zu verbinden, nicht die Billigung Eurer Excellenz gefunden hat. Wir müssen diesen ablehnenden Bescheid tief bedauern, da durch die Annahme unseres Antrages die Bahnhofsfrage für Thorn eine allseitig befriedigende Lösung gefunden haben würde, und wenn wir auch nicht so kühn waren anzunehmen, daß unser Projekt, so wie es vorliegt, zur Durchführung gelangen würde, so gaben wir uns doch der Hoffnung hin, daß es wenigstens prinzipielle Zustimmung finden werde. Es ist im höchsten Grade entmuthigend für uns, daß im letzten Jahrzehnt mit verschwindenden Ausnahmen alle unsere Anträge, die eine Verbesserung unserer Eisenbahnverhältnisse zum Ziele hatten, von der Königlichen Staatsbahnverwaltung abgewiesen worden sind. Unsere Hoffnungen, die wir darauf gesetzt hatten, daß Seitens der Staatsregierung in warmen Worten wiederholt eine thatkräftige Förderung der östlichen Provinzen in Aussicht gestellt worden war, müssen wir wohl gänzlich zu Grabe tragen, nachdem Antrag auf Antrag gescheitert ist. In unserer Eingabe vom 10. Mai erbitten wir doch nichts Unbilliges, sondern etwas durchaus Nothwendiges; ja wir sind überzeugt, daß Mißstände, wie sie die Thorner Bahnhöfe zeigen, im Westen keine Minute geduldet werden würden. Der jetzige wahrhaft verkehrswidrige Zustand unserer Bahnhöfe und theilweise auch unserer Bahnen, der ein wirthschaftliches Vorwärtskommen über alle Maßen erschwert, wird und muß sich ja dereinst schwer rächen, wenn nicht die Königliche Staatsregierung bei Zeiten eingreift. Ohne kräftige staatliche Hülfe wird das Deutschthum bei der unermüdlichen Maulwurfsarbeit der Polen immer mehr zurückgedrängt werden; eine deutsche Familie nach der anderen wird nach dem Westen auswandern und Niemand von dort wird sich veranlaßt fühlen, bei den jetzigen Verkehrseinrichtungen, die ihm keine günstigen Aussichten für die Zukunft versprechen, hierherzukommen.

Auf diese Gefahren immer wieder hinzuweisen, halten wir für unsere vornehmste Pflicht und wir treten daher nochmals vor Eure Excellenz und bitten gehorsamst und dringend, unseren Antrag aufs Neue in wohlwollende Erwägung ziehen zu wollen.

Es könnte uns vielleicht der Vorwurf gemacht werden, daß wir in unserer letzten Eingabe nicht hinreichend auf die Nothwendigkeit

einer Umgestaltung unserer Bahnhofsverhältnisse hingewiesen haben; es könnte scheinen, als ob wir den Antrag nur deshalb gestellt hätten, weil zufällig in den nächsten Jahren die Legung eines neuen Gleises und damit die Sperrung der Brücke sich nöthig machen werde. Dies trifft jedoch nicht zu, denn wir haben auch in anderen Eingaben sowie in unseren Jahresberichten immer wieder darauf hingewiesen, daß der jetzige, einer Stadt wie Thorn gänzlich unwürdige Zustand unserer Bahnhöfe völlig unhaltbar sei und daß baldige Abhülfe getroffen werden müsse, wenn nicht unser Wirthschaftsleben zum Stillstand verurtheilt werden solle. Sind die Bahnhöfe schon für den jetzigen Verkehr unzureichend, so bilden sie für eine Fortentwickelung ein direktes Hemmniß, und sie sind jedenfalls nicht geeignet, Thorn zu einem günstigen Boden für die Ansiedelung neuer industrieller Unternehmungen zu machen. Die Unzulänglichkeit der Bahnhöfe besteht schon seit langer Zeit und es läßt sich daher leicht ermessen, zu welchen Schwierigkeiten die nachstehend verzeichnete Entwickelung des Verkehrs in den letzten Jahren führen mußte. Die in dieser Tabelle enthaltenen Zahlen haben wir der von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg herausgegebenen Verkehrsstatistik entnommen.

	1893	1896	1898	1899
		Personen (abgereist):		
Hauptbahnhof	148722	170165	181047	189295
Stadtbahnhof	124797	137806	165496	178053
Bahnhof Mocker	12349	15265	20618	19823
Insgesammt	285868	323236	367161	387171
		Empfang und Versandt von Großvieh Stück:		
Hauptbahnhof	2466	2445	4512	5644
Bahnhof Mocker	1045	2238	2187	2354
Insgesammt	3511	4683	6699	7998
		Empfang und Versandt von Kleinvieh Stück:		
Hauptbahnhof	254967	248270	646988	655966
Bahnhof Mocker	1881	17355	9637	5200
Insgesammt	256848	265625	656625	661166
		Empfang und Versandt von Wagenladungen, Stück- und Dienstgut Tonnen:		
Hauptbahnhof	264364	323164	385795	476666
Bahnhof Mocker	77564	79520	108217	131195
Insgesammt	341928	402684	494012	607861

Es wäre natürlich unrichtig, aus dieser Verkehrssteigerung schließen zu wollen, daß die Verhältnisse, die eine derartig günstige Entwickelung gestattet haben, gesund sein müßten, denn die Vermehrung ist eben trotz der schlechten Bahnhofsanlagen eingetreten und ist lediglich auf den allgemeinen wirthschaftlichen Aufschwung unseres Vaterlandes zurückzuführen. Es müßte ja auch ganz traurig um Thorn bestellt sein, wenn es gar keinen Antheil an dieser Bewegung gehabt hätte. Nun läßt sich wohl die Steigerung des Güterverkehrs zahlenmäßig nachweisen, Niemand aber vermag zu sagen, welche Höhe der Verkehr erreicht haben würde, wenn Thorn normale Bahnhofsanlagen besäße. Daß diese jedoch nicht genügend sind, möchten wir hier nachweisen. Man darf dabei nicht außer Acht lassen, daß unsere Bahnhöfe ja nicht nur dem Verkehr der Stadt Thorn dienen, sondern auch dem der Vororte Mocker und Podgorz, also einer Bewohnerschaft von insgesammt 50000 Seelen, ganz abgesehen davon, daß sie auch für die weitere Umgebung Thorns von größter Bedeutung sind.

Was zunächst den Hauptbahnhof betrifft, so mögen ja seine Einrichtungen zur Zeit noch ziemlich ausreichend sein, doch wird er auch durch den sich voraussichtlich von Jahr zu Jahr steigernden Verkehr mit Rußland mehr in Anspruch genommen werden, und es werden in absehbarer Zeit sicher auch hier Schwierigkeiten entstehen, wenn er nicht durch den Bau eines leistungsfähigen Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer entlastet wird, denn Terrain zur weiteren Ausdehnung seiner eigenen Anlagen ist wohl kaum vorhanden. Jedenfalls ist aber in der Nähe des Hauptbahnhofs kein Grund und Boden zu finden, auf dem sich Fabriken errichten ließen, die man durch ein bequemes Anschlußgleise mit dem Schienenstrang verbinden könnte. Für unsere weitere wirthschaftliche Entwickelung brauchen wir aber unbedingt einen Bahnhof, der solche günstigen Bedingungen für die Ansiedelung neuer industrieller Anlagen bietet.

Am Nachtheiligsten aber für unseren Verkehr ist der Umstand, daß der Hauptbahnhof 3 Kilometer weit von der Stadt entfernt liegt und daher alle Güter, die dort verladen oder von dort abgeholt werden sollen, erst den langen Weg über die Brücke nehmen müssen. Dieser Transport ist schon an und für sich schwierig und kostspielig genug, ganz abgesehen davon, daß die Brücke im Winter bei Glatteis kaum zu passiren ist; es kommt aber noch die Vertheuerung durch das Brückengeld hinzu, das für einen zweispännigen Wagen 60 Pfennige beträgt. Bei dieser weiten Entfernung und den geschilderten Schwierigkeiten kann man eigentlich garnicht sagen, daß der Haupt-

bahnhof ein Bahnhof der Stadt Thorn sei, und dabei findet sich leider der gleiche Uebelstand der weiten Entfernung auch bei dem Bahnhof Mocker. Dessen einziger Fehler ist dies jedoch nicht, vielmehr zeigt er sich in fast allen Theilen unzulänglich. Schon der äußerliche Anblick ist niederdrückend, und mit Staunen vernimmt man, daß dieser im Charakter einer recht dürftigen Haltestelle erbaute Bahnhof einen Güterverkehr von 2600000 Zentner bewältigen soll. Dies wird ihm denn auch in der That recht schwer, wie die zahlreichen, immer von Neuem bei uns einlaufenden Klagen beweisen. Alles ist hier mangelhaft. Die Zufuhrstraßen sind theilweise ungepflastert, so daß bei nassem Wetter die Wagen kaum vorwärts kommen können, der Güterboden ist so klein, daß größere Waarenmengen, die man nicht gleich abfertigen kann, zur Lagerung garnicht angenommen werden und der Verfrachter daher den langen Weg zurück nach der Stadt und von da wieder zum Hauptbahnhof nehmen muß. Auch die Abfertigung geht aus Mangel an Personal nur recht langsam vor sich, weshalb namentlich in Zeiten größeren Verkehrs die anfahrenden Fuhrwerke oft stundenlang warten müssen. Eine Zentesimalwaage besitzt Mocker ebensowenig wie einen Ladekrahn, und unsere Maschinenfabriken, die beide in der Nähe des Bahnhofes liegen, haben in Folge dessen von dieser Lage wenig Vortheil, da sie ihre schweren Stücke ohne Krahn nicht verladen können, und sie sind deshalb auf den weit beschwerlicheren, durch das Brückengeld vertheuerten Weg nach dem Hauptbahnhof angewiesen. Zu alledem kommt noch, daß auch die Ladegleise ungenügend sind.

Auch unsere Uferbahn ist weit davon entfernt, ein vollkommenes Verkehrsinstrument zu sein. Zunächst ist es nur mit unendlicher Mühe der Stadt Thorn und der Handelskammer gelungen, die Zustimmung zu dieser Bahn von der Eisenbahnverwaltung zu erlangen, doch ist dies auch nur unter recht erschwerenden Bedingungen erreicht worden. Trotzdem die Uferbahn dem Gesammtverkehr dient, Niemanden von ihrer Benutzung ausschließt, ist sie formell nur ein Privatanschlußgleis, und es müssen für die Ueberführung der Wagen recht erhebliche Gebühren bezahlt werden. Dabei besteht für Diejenigen, die die Bahn benutzen, absolut keine Sicherheit, denn die Eisenbahn übernimmt eine Haftpflicht erst nach Ankunft der Wagen auf dem Hauptbahnhofe. Vergebens ist unser wiederholtes Petitioniren bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg um Aufnahme der Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif gewesen, nicht einmal die Anstellung eines Beamten, der die beladenen Wagen auf der Uferbahn sofort in

Empfang nimmt und plombirt, ist uns zugestanden worden. Das Einzige, was wir kürzlich erreicht haben, ist, daß der Führer des Rangirzuges die Wagen kurz vor Abgang von der Uferbahn plombirt. Irgendwelche Haftung ist dabei aber nicht übernommen worden. An anderen Stellen scheint die Eisenbahnverwaltung nicht solche Schwierigkeiten zu machen, wenigstens wird uns von privater Seite mitgetheilt, daß die Bemühungen Bromberger Interessenten, den Umschlagsplatz bei Karlsdorf in einen Güterbahnhof zu verwandeln, bei der Königlichen Eisenbahndirektion Entgegenkommen gefunden hätten. Sollte sich dies bewahrheiten, ohne daß gleichzeitig unsere Wünsche, die Uferbahn zum Güterbahnhof zu erheben, Berücksichtigung finden sollten, so wäre dies eine empfindliche Zurücksetzung, und wir dürften dann mit Recht fragen, weshalb gerade wir stets so stiefmütterlich behandelt werden. Mit ganz geringen Mitteln, der Anstellung weniger Beamten ꝛc., ließe sich aus der Uferbahn etwas einigermaßen Brauchbares machen, doch besteht bis jetzt leider keine Neigung, uns hierin entgegenzukommen.

Wir wollen übrigens nicht unterlassen, hier nochmals auf die Schwierigkeiten und Gefahren hinzuweisen, die das Ueberführen der Uferbahnzüge bei der jetzigen Lage der Brücke mit sich bringt. Die von uns vorgeschlagene Umgestaltung würde dies total ändern, da dann die Entfernung zwischen Bahnhof und Uferbahn minimal sein würde, sodaß sich das Ueberführen der Züge mit Leichtigkeit bewerkstelligen ließe.

Es bleibt uns noch übrig, einen Blick auf unseren Stadtbahnhof zu werfen, der ja nur dem Personenverkehr dient. Leider besteht nicht für jeden auf dem Hauptbahnhof eintreffenden Zug eine Verbindung nach dem Stadtbahnhof und unser kürzlich eingereichter Antrag, wenigstens für die Abends und Nachts eintreffenden Personenzüge Pendelzüge nach der Stadt einzurichten, wurde mit der Begründung abgelehnt, daß dies wegen Ueberlastung der Brücke nicht angängig sei.

Wir glauben wohl, mit diesen Ausführungen Eurer Excellenz den Beweis geliefert zu haben, daß etwas geschehen muß, und zwar müßte diese Umgestaltung der Bahnhöfe gründlich sein, denn sonst würden wir nach wenigen Jahren wieder auf dem alten Flecke stehen. Dies ist umsomehr zu befürchten, als durch Verbesserung alter Linien und den Bau neuer Bahnen, worauf wir doch wohl hoffen dürfen, die Ueberlastung der Bahnhöfe zunehmen muß. Der Ausbau der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn scheint ja bereits gesichert zu sein und auch dem Wunsche der Ortschaft Mocker, die Bahn Insterburg—

Thorn über Mocker zu führen, wird man sich nicht länger verschließen können. Ferner wagen wir anzudeuten, daß wohl auch die Bahn Unislaw—Thorn, die Kleinbahn Leibitsch—Thorn sowie nach Fertigstellung des Holzhafens auch die Bahn Scharnau—Thorn zur Durchführung gelangen werden. Aber hier würde nicht nur die Ueberlastung des Bahnhofes Mocker für einen neuen rechtsseitigen Bahnhof sprechen, sondern weiterhin auch der Umstand, daß die genannten Linien unsere nähere Umgebung uns erschließen sollen und daß es deshalb dringend nothwendig ist, sie nicht 3 Kilometer weit von der Stadt sondern in deren Mittelpunkt enden zu lassen, wenn sie ihre volle Bedeutung erhalten sollen.

Wir müssen sonach immer wieder auf unseren alten Antrag zurückkommen. Wir wüßten auch garnicht, wie man eine gründliche Besserung auf anderem Wege erreichen könnte. Die mannigfachen Gründe, die für unseren Antrag sprechen, haben wir ja in unserer Eingabe vom 10. Mai d. Js. eingehend angeführt und können daher nur wiederholen, daß u. E. alle an dem Eisenbahnverkehr betheiligten Kreise, sowohl die Eisenbahnverwaltung selbst, als auch die Gewerbetreibenden von Thorn und Umgegend, sowie die Militärverwaltung das höchste Interesse an der Durchführung unseres Projektes haben. Auf das Interesse der Militärverwaltung ist aber namentlich bei einer Festung I. Ranges besonderer Werth zu legen. Aus verschiedenen Anzeichen glauben wir ersehen zu können, daß man dort unserer Eingabe sehr sympathisch gegenübersteht, wenn sich natürlich auch die Gründe dieser Stellungnahme unserer Kenntniß entziehen. Wenn nun aber militärischerseits großer Werth auf den Bau einer neuen Brücke und eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer gelegt wird, so steht wohl zu erwarten, daß das Reich auch einen Theil der Kosten trägt. Hiermit kommen wir wohl auf den Kern des Widerstandes gegen unser Projekt, nämlich auf die finanzielle Frage. Eines ist ohne Weiteres zuzugeben. Die Kosten der von uns gewünschten großen Bauten werden nicht gering sein und es wird uns vielleicht schwer fallen nachzuweisen, daß sich die Anlage sofort in den ersten Jahren rentiren werde. Sehen wir vorläufig einmal davon ab, ob dieser Gesichtspunkt überhaupt hier anzuwenden ist, sehen wir auch davon ab, daß es sich darum handelt, früher Versäumtes wieder gut zu machen, so ist doch jedenfalls das eine sicher, daß die Bahnhöfe in dem jetzigen Zustande überhaupt nicht belassen werden dürfen und daß auch eine neue feste Brücke gebaut werden muß, sobald die jetzige Eisenbahnbrücke durch die Legung eines zweiten Gleises für den Verkehr

gesperrt worden ist. Es kann daher unserem Antrage nur die Differenz zwischen diesen unumgänglich aufzuwendenden Kosten und den Kosten unseres Projektes zur Last gelegt werden. Der Unterschied wird aber garnicht allzu bedeutend sein und fällt umsoweniger ins Gewicht, als durch unser Projekt etwas vollkommenes, auch der Zukunft genügendes, verkehrförderndes geschaffen würde, während dagegen alles andere nur Stückwerk bliebe. Uns erscheint es aber durchaus nicht angebracht, in dieser Angelegenheit die finanzielle Frage allein in den Vordergrund zu schieben. Wir legen mit Recht den Nachdruck darauf, daß die Durchführung unseres Projektes eine wirthschaftliche Stärkung des Ostens bedeuten würde und daß dies gleichzeitig eine Befestigung des Deutschthums zur Folge haben müßte. Ueber die Nothwendigkeit einer solchen Stärkung besteht aber wohl nach den Erfahrungen der letzten Jahre kein Zweifel mehr, denn die Königliche Staatsregierung hat ja wiederholt anerkannt, daß gegen die polnische Gefahr alle Kräfte mobil gemacht werden müssen, wenn nicht der Osten langsam aber sicher eine Beute des Polonismus werden soll. Freudig haben wir, die wir die Gefahr täglich vor Augen haben, deshalb das Vorgehen der Regierung begrüßt, durch Ansiedelung deutscher Bauern auf dem Lande dagegen vorzugehen. Wir halten es für durchaus richtig, daß man dabei ruhig Millionen aufwenden müsse, ohne im Einzelnen darnach zu fragen, ob auch jeder Groschen nach den Grundsätzen einer sparsamen Finanzpolitik angelegt sei. Es würde jedoch nur halbe Arbeit sein, wenn man auf dem Lande Halt machen würde. Gerade die Städte sind es dereinst gewesen, die deutsche Kultur hier verbreitet haben, und auch heute sollen wieder die Städte der starke Damm sein, woran sich die polnische Fluth bricht. Eine doppelte Aufgabe sollen sie erfüllen. Sie sollen einmal die vom Lande abströmenden deutschen Elemente davon abhalten, nach dem Westen zu gehen, indem sie ihnen in ihren Mauern eine auskömmliche Existenz gewährleisten; sie sollen aber weiterhin deutsche Unternehmer und deutsche Arbeiter aus dem Westen heranziehen. Hierzu sind die meisten Städte des Ostens aber jetzt recht wenig geeignet, denn die bestehenden Verkehrsverhältnisse lassen eine Uebersiedelung nach dem Osten nicht gerade verlockend erscheinen. Wer die Thorner Zustände kennen gelernt hat, scheut sich wohl mit Recht, hier seine Kapitalien festzulegen, denn er sieht, daß er hier mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen haben würde. Verschärfend kommt noch hinzu, daß Thorns wirthschaftliche Entfaltung auch noch durch die beengenden Festungsverhältnisse, die namentlich wegen der vielfachen Rayonbeschränkungen und wegen des engen

Festungsgürtels einer weiteren Ausdehnung im Wege stehen, behindert wird. Wenn wir recht unterrichtet sind, soll ja hierin demnächst Wandel geschaffen werden. Um so dringender wäre es da zu wünschen, daß gleichzeitig auch die Bahnanlagen gründlich umgestaltet würden, denn dann, aber auch nur dann könnte man hoffen, daß unser Wirthschaftsleben zu einer gedeihlichen Entwickelung gelangen werde. Wir hegen das feste Vertrauen, daß Eure Excellenz unsere Nothlage anerkennen und uns eine thatkräftige Förderung nicht versagen werden.

Wir wagen es deshalb, Eure Excellenz trotz der erfahrenen Ablehnung nochmals gehorsamst und dringend zu bitten, unsere Wünsche und Beschwerden hochgeneigtest in wohlwollende Erwägung zu ziehen und verfügen zu wollen,

daß der Bau einer neuen Eisenbahnbrücke und die Anlage eines Bahnhofes auf dem rechten Weichselufer bei Thorn baldmöglichst in den Etat aufgenommen werden."

Fortführung der Nebenbahn Kulm—Unislaw bis Thorn.

Der landwirthschaftliche Verein Podwitz-Lunau hatte uns gebeten, seine Petition über den Weiterausbau der Staatseisenbahn von Kulm durch die Kulmer Stadtniederung bis Mischke oder Ruda zu unterstützen. Wir thaten dies in nachstehender Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gleichzeitig mit einer Wiederholung unserer Bitte, die Bahn Kulm—Unislaw bis Thorn weiterzuführen.

„Euer Excellenz haben uns auf unsere Eingabe vom 9. Februar v. Js., worin wir um Weiterführung der im Bau befindlichen Nebenbahn Kulm—Unislaw bis Thorn für Rechnung des Staates baten, durch Herrn Oberpräsidenten von Goßler unter dem 10. April dahin bescheiden lassen, daß Eure Excellenz nicht in der Lage wären, dem Antrage näher zu treten. Es wurde uns ferner anheim gestellt, wegen Ausführung der Bahn durch Privatunternehmer die nöthigen Schritte zu thun, da Eure Exzellenz nicht abgeneigt wären, die Ueberlassung der fraglichen Verbindung an die Privatunternehmung in Erwägung zu ziehen.

Die Bahn Unislaw-Thorn scheint uns aber in keiner Hinsicht geeignet, als Privatbahn ausgeführt zu werden, denn sie bildet ein nothwendiges Zwischenglied zwischen verschiedenen Staatsbahnstrecken und kann für den Verkehr nur dann in vollem Umfange nutzbar gemacht werden, wenn sie ebenfalls als Staatsbahn gebaut wird. Würde die Strecke Unislaw—Thorn als Privatbahn gebaut, so würden die von Kulm nach Thorn fahrenden Passagiere jedenfalls in Unislaw umsteigen müssen, und die darin liegende Unbequemlichkeit würde sie

häufig veranlassen, lieber nach Bromberg weiterzufahren. Somit würde der von uns angestrebte Zweck, einen regeren Personenverkehr zwischen Thorn und Kulm herbeizuführen, nicht voll erreicht werden. Aber auch im Interesse des Güterverkehrs liegt es, daß die Strecke als Staatsbahn ausgebaut wird. Ferner sind wir zwar überzeugt, daß eine Rentabilität der Bahn jedenfalls sicher ist, doch wird zweifellos der Reinertrag größer sein, wenn die Bahn vom Staate gebaut und betrieben wird, weil alsdann die allgemeinen Unkosten bedeutend geringer sein werden, als wenn die doch verhältnißmäßig recht kleine Strecke eine besondere Verwaltung erhält. Auch für die Staatsbahnverwaltung kann es ja nur vortheilhaft sein, wenn zugleich mit der Strecke Kulm—Unislaw die Linie Unislaw—Thorn in Betrieb genommen werden kann. Nun liegt zur Zeit dem Abgeordnetenhause eine Petition des landwirthschaftlichen Vereins Podwitz-Lunau vor, worin um Weiterausbau der Strecke Unislaw—Kulm durch die Kulmer Stadtniederung bis Mischke oder Ruda gebeten wird. Wir möchten diese Eingabe, von der wir eine Abschrift gehorsamst beifügen, auf das Wärmste unterstützen, und hoffen, daß die Königliche Staatsregierung den Bau dieser Strecke bewilligen wird. Wird dies aber durchgeführt, so liegt dann in der Linie Mischke—Kulm—Unislaw—Thorn eine Bahn von genügender Länge vor, um darauf einen rationellen einheitlichen Betrieb einrichten zu können. Auch würde damit ein alter Wunsch der Bewohner dieser Gegenden erfüllt werden, der bei dem Bau der Weichselstädtebahn im Interesse einer möglichst direkten Durchführung dieser Linie nicht berücksichtigt werden konnte. Nach alledem kann nur der staatsseitige Ausbau der Linie Unislaw—Thorn in Frage kommen, was sicherlich auch im militärischen Interesse liegt, da ja diese Bahn den kürzesten Weg nach der Eisenbahnbrücke bei Fordon bildet.

Daß die Bahn rentabel sein wird, glauben wir in unseren Eingaben vom 15. Juni 1898 und 9. Februar 1900 hinreichend nachgewiesen zu haben. Wir hatten dabei nur die Gütermengen aufgeführt, die bei dem jetzigen Zustande der Landeskultur dieser Gegenden zur Verfrachtung kommen würden, und es ist doch zweifellos, daß nach Herstellung der Bahnverbindung eine intensivere Bewirthschaftung Platz greifen würde. Wir müssen auch noch darauf hinweisen, daß erst durch eine Bahn von Unislaw nach Thorn große Strecken des Kreises Thorn und des Kulmer Landes eine direkte Verbindung mit der Weichsel erhalten und dadurch von den vorhandenen und projektirten Wasserstraßen Nutzen haben würden.

Wie groß das Verkehrsbedürfniß der in Frage stehenden Gegenden

ist, geht schon daraus hervor, daß sich vor einigen Jahren ein Zweckverband verschiedener Gemeinde- und Gutsbezirke gebildet hatte, der den Bau einer Kleinbahn von Culmsee nach Rosenberg mit Abzweigung nach Lubianken und Unislaw beabsichtigte. Sie sollte zunächst in der Hauptsache nur als Rübenbahn dienen, doch wurde in einer Versammlung der Interessenten festgestellt, daß es nicht thunlich sei, sich darauf zu beschränken, da das Bedürfniß nach allgemeinem öffentlichen Verkehr unabweisbar wäre. Der Versandt und Bezug von Kohlen, künstlichen Düngemitteln, Getreide, Baumaterialien und sonstigen Massenfrachten sei sehr bedeutend, sodaß einzelne von den Gütern allein an solchen Artikeln 60—100000 Ztr. aufzugeben hätten. Das Projekt ist nicht zu Stande gekommen, da der Provinzial-Ausschuß es ablehnte, das Unternehmen durch Uebernahme einer provinziellen Zinsgarantie zu unterstützen.

In der Motivirung, die der Zweckverband seinem Antrage beigefügt hatte, finden sich Ausführungen, die auch für den Bau einer Bahn von Unislaw nach Thorn zutreffend erscheinen. Es war nämlich dort u. A. ausgeführt: „Der Kreis Thorn zerfällt in dem rechts der Weichsel gelegenen Gebiete in zwei, ihrer Bodenbeschaffenheit und Fruchtbarkeit nach völlig verschiedene Theile. In der unmittelbaren Umgegend Thorns ist leichter, sandiger, wenig ertragreicher Boden, während der Acker nördlich dieser Zone zu den fruchtbarsten Strichen des Ostens gehört. Der Boden steht in Folge dessen hier in hoher Kultur, und es befinden sich die meisten Grundbesitzer trotz der für die Landwirthschaft ungünstigen Zeiten in verhältnißmäßig günstiger Lage. Diesen Zustand haben sie wesentlich der Möglichkeit eines ausgedehnten Zuckerrübenbaues zu danken. Die durch den Zuckerrübenbau bedingte Wirthschaftsweise erfordert aber den Transport sehr bedeutender Frachten an Rüben, Schnitzeln, Futtermitteln, Düngemitteln, Vieh und anderem, auch verlangen die zahlreichen Arbeiterfamilien und fremden Arbeiter günstige Verkehrsbedingungen, um in der Stadt ihre Bedürfnisse decken zu können. Je schärfer der Konkurrenzkampf auch in der Zuckerindustrie wird, umsomehr tritt das Bedürfniß hervor, den Absatz der Produkte und die Heranschaffung der Materialien durch Verbesserung der Verkehrswege zu erleichtern und die Transportkosten zu vermindern. Im hiesigen Kreise sind die Verkehrsbedingungen nur zum Theil günstig. Das große, von der Weichsel, der Thorn—Culmsee'er und der Culmsee—Bromberger Bahn umschlossene Dreieck entbehrt jeder Bahnverbindung, weshalb auch seit Jahren von den Bewohnern dieser Gegend der Gedanke eines Bahnbaues verfolgt wird.“

Steht somit fest, daß ein großes Verkehrsbedürfniß vorliegt, daß die Rentabilität der Bahn Thorn—Unislaw sicher ist und daß die Bahn am zweckmäßigsten nur durch den Staat ausgeführt werden kann, so dürfen wir wohl hoffen, daß Eure Excellenz unserer erneuten Bitte Gehör schenken werden. Im Abgeordnetenhause ist es ja von verschiedenen Seiten betont worden, daß gerade in Westpreußen noch ein großes Bedürfniß nach neuen Bahnstrecken vorhanden ist. Dazu kommt noch, daß die von uns beantragte Bahn mit recht geringen Kosten würde hergestellt werden können, da das Terrain keinerlei Schwierigkeiten bietet.

Wir bitten Eure Excellenz daher gehorsamst, verfügen zu wollen, daß die Kosten für die Weiterführung der Bahn Kulm—Unislaw von Unislaw nach Thorn und von Kulm nach Mischke oder Ruda in den nächsten Etat aufgenommen werden."

Erweiterung des Bahnhofes Mocker.

Wiederholte Beschwerden über die unzulängliche Einrichtung des Bahnhofes Mocker veranlaßten uns im Dezember der Königlichen Eisenbahndirektion unsere Wünsche nach Umgestaltung dieser Station vorzutragen, wobei wir schrieben:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion hatten wir bereits im November 1896 unsere Klagen über die unzulänglichen Einrichtungen auf dem Bahnhofe Mocker vorgetragen, worauf uns in dem Bescheide vom Januar 1897 auch Abhülfe zugesagt wurde. Es sind dann einige Verbesserungen vorgenommen worden, doch bei dem stetig wachsenden Verkehr haben sich wieder so viele Mängel und Unzuträglichkeiten herausgestellt, daß eine baldige vollständige Umgestaltung des Bahnhofes ein dringendes, unabweisbares Bedürfniß geworden ist. Der Güterverkehr Mockers ist von 79000 Tonnen im Jahre 1896 auf 131000 Tonnen im Jahre 1899 gestiegen, und in den ersten 10 Monaten des laufenden Jahres ist bereits der Verkehr des Vorjahres nahezu erreicht worden. Dazu kommt noch, daß bei der bevorstehenden Umwandelung der Thorn—Marienburger Bahn in eine Vollbahn der Verkehr sich weiter steigern muß. Wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir annehmen, daß aus dem letztgenannten Grunde die Eisenbahnverwaltung selbst schon eine Umgestaltung des Bahnhofes ins Auge gefaßt hat, aber gerade deshalb möchten wir nicht versäumen, unsere Wünsche rechtzeitig zur Kenntniß zu bringen.

Unser Antrag auf Pflasterung der Zufuhrstraße zur Laderampe ist s. Zt. mit der Begründung abgelehnt worden, daß man mit Rücksicht auf den geringen Verkehr davon absehen müsse. Dieses Argument ist

inzwischen hinfällig geworden und wir dürfen uns wohl der Hoffnung hingeben, daß die Pflasterung der Straße, die bei nassem Wetter mit schweren Fuhrwerken kaum zu passiren ist, bald zur Ausführung gelange.

Die im Jahre 1898 vorgenommene Erweiterung des Güterbodens ist entschieden nicht genügend gewesen, denn immer von Neuem tauchen Klagen über die beschränkten Raumverhältnisse auf. So schreibt uns eine Maschinenfabrik, daß sie landwirthschaftliche Maschinen, die sie in großer Anzahl versende, trotz des bedeutend weiteren Weges fast ausschließlich auf dem Hauptbahnhofe zur Verladung bringe, da der Bahnhof Mocker solche wegen Raummangel auf dem Güterboden nur in sehr beschränkter Anzahl annehme. Auch die Abfertigung scheint recht langsam vor sich zu gehen, was wohl seinen Grund darin hat, daß zu wenig Abfertigungsbeamte vorhanden sind. Wir bitten daher ergebenst, das Annahmepersonal zu verstärken, auch dürfte es sich empfehlen, eine zweite Waage auf dem Güterboden aufzustellen.

Auf unsern Antrag, einen Ladekrahn in Mocker aufzustellen, wurden wir von der Königlichen Eisenbahndirektion darauf hingewiesen, daß ja der auf dem Hauptbahnhofe Thorn stationirte transportable Ladekrahn im Bedarfsfalle jederzeit angefordert werden könne. Von den Interessenten ist uns jedoch erklärt worden, daß die Anforderung und das Herüberschaffen des Krahnes von Thorn nach Mocker mit viel Zeitverlust und mit solchen Umständen verknüpft sei, daß man in den meisten Fällen darauf verzichte und die betreffenden Gegenstände lieber auf dem Hauptbahnhofe verlade. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um schwere Eisenkonstruktionstheile zu Brücken, Lokomotiven, Drehscheiben u. ähnl., deren Transport nach dem Hauptbahnhofe natürlich mit großen Schwierigkeiten und Unkosten verknüpft ist. Mit der Aufstellung eines tragkräftigen, feststehenden Ladekrahns würde daher dem Verkehr eine große Erleichterung geboten werden. Ebenso nothwendig erscheint die Aufstellung einer Zentesimalwage, die bei einem Bahnhofe von der Bedeutung Mockers überhaupt nicht fehlen dürfte. Namentlich die Empfänger russischer Futtermittel, deren Verwiegung in Rußland bekanntlich sehr ungenau ist, vermissen eine solche Waage, die jedoch auch von anderen Interessenten reichlich benutzt werden würde.

Das Ent- und Beladen soll häufig durch das Rangiren gestört werden, da dieses jetzt nicht mehr, wie früher, von 12—2 Uhr Mittags sondern bereits gleich nach 11 Uhr vorgenommen werde. Durch das etwa 3 Stunden währende Rangiren werde die den Interessenten zustehende Ladefrist nicht unwesentlich beeinträchtigt, sodaß es in vielen

Fällen kaum möglich sei, das Ent- oder Beladen rechtzeitig vorzunehmen. Es komme sehr häufig vor, daß den mit dem Aus- oder Einladen beschäftigten Arbeitern der Wagen durch das Rangiren auf längere Zeit, oft eine halbe Stunde und darüber, entzogen werde, sodaß sie inzwischen unthätig bleiben mußten. Es wird deshalb gewünscht, daß die Rangirzeit wieder auf 12—2 Uhr Mittags festgesetzt werde.

Ueber die Nothwendigkeit, in Mocker eine Rangirmaschine zu stationiren, wird uns von dem Inhaber der dortigen Spritfabrik Folgendes geschrieben:

„Ein fühlbarer Mangel ist das Fehlen einer Rangirmaschine in Mocker.

Seit Jahren habe ich in Eingaben an die Eisenbahn-Verwaltung auf diesen Mangel hingewiesen und — leider vergeblich — es erstrebt, daß eine Rangirmaschine in Mocker stationirt werde. Es kommen jetzt zwei Rangirzüge mit Waggons für Mocker täglich von Bahnhof Thorn. Die Maschinen dieser Züge müssen in Mocker rangiren. Diese Züge waren stets überlastet und sind es umsomehr, seit die Stärkefabrik im Betriebe ist. Der erste Rangirzug, der um 10 Uhr eintrifft, hat so lange zu rangiren, daß Waggons, die für mich bestimmt sind, erst im Laufe des Nachmittags zwischen 2 und 3 Uhr auf meinen Fabrikhof angefahren werden.

Diese Waggons müssen noch im Laufe des Nachmittags entleert werden, weil der zweite Rangirzug am Abend die leeren Waggons abholen und für die dann etwa anzuliefernden Wagen das Gleis frei machen muß.

In Folge dieser verspäteten Zustellung ist der Vormittag für meine Abfertigungen zum großen Theile verloren. Um 6 Uhr schließen die in meiner Fabrik beschäftigten Steuerbeamten den Abfertigungsdienst. Die Arbeiten häufen demzufolge sich innerhalb der wenigen Nachmittagsstunden so an, das mein Betrieb hierunter leidet. Ich muß für diese wenigen Nachmittagsstunden eine große Zahl von Leuten halten, für die ich während der übrigen Tageszeit nicht ausreichende Beschäftigung habe.

Der zweite Rangirzug kommt spät Abends, lange nach Schluß der Arbeiten in meiner Fabrik. Die Maschine dieses Zuges rangirt bis nach 9 Uhr und bringt dann Wagen resp. holt solche von mir ab. Dieser Betrieb zu einer Zeit, in der der Abfertigungsdienst in meiner Fabrik längst geschlossen ist, ist höchst störend.

Es leiden indessen unter diesem Mangel alle an dem Güterverkehr in Mocker Interessirten.

Bei dem großen Verkehr auf Bahnhof Mocker ist es ein allgemeines, dringendes Bedürfniß, daß der Rangirbetrieb von einer ständig dort stationirten Maschine bedient wird und nicht von einer Maschine, die nur stundenweise von Bahnhof Thorn abgegeben wird. Eine Maschine, die lediglich dem Interesse des Rangirbetriebes in Mocker dienen würde und dort stationirt wäre, würde einem großen Theile der berechtigten Klagen abhelfen, die heute erhoben werden. Diese Maschine würde einen regelmäßigen und pünktlichen Rangirbetrieb ermöglichen; es würde dann nicht vorkommen können, daß bereits auf dem öffentlichen Ladegleise zur Be- bezw. Entladung bereit gestellte Wagen während der Be- bezw. Entladung rangirt werden und somit die Thätigkeit der hier beschäftigten Leute lahm gelegt wird. Denn dies geschieht heute deshalb, weil die Rangirmaschine nur für wenige Stunden aus Thorn abgeordnet ist und so schnell wie möglich wieder nach Thorn abdampfen muß.

Der Bahnhof Mocker wird auch hierbei nicht mit derjenigen Rücksicht auf seinen Verkehr behandelt, die dessen Steigerung nöthig macht."

Wir glauben wohl, daß der hierin geäußerte Wunsch Berücksichtigung verdient.

Daß die Ladegleise nicht mehr genügen, lehrt ja schon eine kurze Beobachtung des dortigen Verkehrs. Wir sind daher überzeugt, daß bei einer Umgestaltung des Bahnhofes diesem Uebelstande Rechnung getragen wird.

Schließlich möchten wir noch darauf hinweisen, daß auch in den letzten Jahren wiederholt über Beraubungen namentlich der Kohlenwagen geklagt wird. Durch bessere Bewachung der Wagen sowie feste Umzäunung des Bahnhofes ließen diese Diebstähle sich wohl einigermaßen eindämmen.

Wir bitten die Königliche Eisenbahndirektion ergebenst und dringend, die hier angeführten Wünsche in wohlwollende Erwägung zu ziehen und zu verfügen, daß möglichst bald die nothwendigen Verbesserungen vorgenommen werden."

Darauf ging uns Anfang Januar folgender Bescheid zu:

„Auf das gefällige Schreiben vom 1. Dezember 1900 Ziffer 2089, betreffend die unzulänglichen Einrichtungen auf dem Bahnhofe Mocker, erwidern wir ergebenst, daß den dortseits hervorgehobenen Uebelständen zum Theil bereits durch geeignete verwaltungsseitige Maßnahmen abgeholfen ist. Zur Beschleunigung des Rangirgeschäfts wird täglich in frühester Morgenstunde von Thorn Hauptbahnhof nach Mocker eine

Rangirmaschine gesandt, die dort die Verschiebebewegungen bezw. die Laderechtstellung der eingegangenen Wagen auf dem Freiladegleise und auf den Anschlußgleisen zu bewirken und die Stärkefabrik und den Schlachthof durch Zuführen bezw. Abholen der leeren und beladenen Wagen zu bedienen hat. Das Rangirgeschäft wird künftig in den frühen Morgenstunden, vor Beginn des Ladegeschäfts, Erledigung finden und in der Mittagszeit thunlichst während der Mittagspause zwischen 12 und 2 Uhr ausgeführt werden, sodaß eine Störung der Verkehrsinteressenten während des Ladegeschäfts möglichst vermieden wird. Das Annahme- bezw. Abfertigungspersonal auf der Güterabfertigungsstelle Mocker ist unseres Erachtens zur Bewältigung des dortigen Verkehrs vollständig ausreichend, denn es stehen dort 4 Beamte und 2 Arbeiter allein für den Abfertigungsdienst zur Verfügung, die genügen müßten, wenn die Handelskammer in den betheiligten Geschäftskreisen darauf hinwirken wollte, daß die Auflieferung des Stückgutes durch die Versender thunlichst schon am Vormittag bezw. in den Nachmittagsstunden so zeitig bewirkt wird, daß die Auflieferung bis 6 Uhr Abends beendet ist. Gegenwärtig erfolgt die Auflieferung der Stückgüter meistens erst in den vorgerückten Nachmittagsstunden d. i. die Zeit von etwa 5—7 Uhr Nachmittags.

Es ist ferner auch ein Wechsel in der Person des Vorstandes des Bahnhofes Mocker zum 15. Januar d. Js. verfügt und für diesen Posten ein erfahrener und umsichtiger Beamter ausgewählt worden.

Bezüglich der übrigen in der Beschwerde hervorgehobenen Punkte, eine Pflasterung der Zufuhrstraße zur Laderampe, Erweiterung des Güterbodens, Aufstellung einer Zentesimalwaage, Erweiterung der Bahnhofsgleise, Umzäunung des Bahnhofes werden wir die Bedürfnißfrage auf Grund örtlicher Erhebungen eingehend prüfen und das Erforderliche wegen Erweiterung der Bahnhofsanlagen je nach Ausfall dieser Prüfung in die Wege leiten."

Uferbahn.

Unser Antrag vom 2. April 1900, die Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif aufzunehmen, ist von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg zwar wiederum abgelehnt worden, doch ist eine Herabsetzung der Ueberführungsgebühr erfolgt und die Stationirung eines Beamten an der Uferbahn in Aussicht gestellt worden. So dankenswerth dieses Entgegenkommen aber ist, so werden wir doch immer wieder dahin streben müssen, daß die Uferbahn Station werde, da sie erst dann ihren vollen Nutzen für Thorn und dessen Umschlagsverkehr bringen kann. Wir geben nachstehend den uns abschriftlich

mitgetheilten Bescheid an den Thorner Magistrat wieder, der mit uns in gleichem Sinne vorstellig geworden war.

„Dem in dem nebenbezeichneten Schreiben im Einvernehmen mit der dortigen Handelskammer ausgesprochenen Wunsche, die Uferbahn als Station in die allgemeinen Gütertarife aufzunehmen, kann, so gern wir auch geneigt sind, zur Hebung und Entwickelung des dortigen Handels nach Möglichkeit beizutragen, mit Rücksicht auf den baulichen Zustand und die besonderen Betriebsverhältnisse auf der Uferbahn, wie dies bereits früher in unserer Zuschrift vom 14. Juli 1894 J.-Nr. 6392 B eingehend dargelegt ist, nicht entsprochen werden.

Dagegen sind wir ermächtigt, unserem Vorschlage entsprechend, die Gebühr für die Ueberführung jedes beladenen Wagens vom Bahnhofe Thorn nach der Uferbahn sowie umgekehrt versuchsweise und widerruflich auf den Betrag von 2 Mk. unter der Bedingung zu ermäßigen, daß Ihrerseits für das Rangiren auf der Uferbahn selbst eine Erhöhung der Gebühren nicht vorgenommen wird.

Den in diesem Sinne zu vereinbarenden Nachtragsvertrag 3 übersenden wir mit dem ergebenen Ersuchen, uns beide Ausfertigungen nach urschriftlicher Vollziehung unter Beifügung von 2 Stempelmarken im Betrage von je 1 Mk. zurückzusenden.

Die Nebenausfertigung wird Ihnen demnächst wieder zugehen.

Gleichzeitig sehen wir, nachdem auf diese Weise die im dortigen Schreiben vom 11. v. Mts. J.-Nr. I 1117/01 gestellte Bedingung erfüllt ist, einer Wiederaufnahme der weiteren Verhandlungen, betreffend die Stationirung eines Beamten auf der Uferbahn, nunmehr ergebenst entgegen."

Viehbuchten auf Station Briesen.

In unserem Jahresbericht für 1900 hatten wir Seite 133 angeführt, daß von den Viehhändlern viel über ungenügende Einrichtungen auf einzelnen Bahnhöfen geklagt würde, wobei namentlich auf Briesen hingewiesen wurde, das trotz seiner umfangreichen Viehverladungen nicht einmal verdeckte Viehbuchten besäße. Daraufhin schrieb uns die Königliche Eisenbahndirektion zu Danzig unter dem 9. November v. Js. — G. Nr. h 8645 — daß diese Angabe nicht zutreffend sei, da eine überdachte Bucht in Größe von 63 Quadratmeter auf der Station Briesen vorhanden sei. Trotzdem habe man nunmehr eine Vermehrung der Ueberdachungen an Viehbuchten in Briesen angeordnet. Zum Schluß wurde noch bemerkt, daß gerechtfertigte Wünsche am schnellsten Berücksichtigung finden würden, wenn sie direkt und besonders mit-

getheilt würden, und zwar zweckmäßig unter Vermittelung der zuständigen Königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion.

Nachdem kürzlich wiederum Klagen über das Fehlen verdeckter Viehbuchten in Briesen eingegangen waren, forderten wir den Berichterstatter zu näherer Auskunft auf und wiesen darauf hin, daß ja eine verdeckte Bucht dort bereits vorhanden sei. Darauf wurde uns erwidert, daß dies zwar zutreffe, doch könne man diese Viehbucht nicht benutzen, da sie nicht unmittelbar an der Viehrampe, sondern jenseits der Landstraße Briesen—Walitsch liege. Auch sei sie nur für Großvieh eingerichtet, da Kleinvieh überall durchlaufen könnte. Neue Ueberdachungen an Viehbuchten seien bis jetzt noch nicht in Angriff genommen worden.

Wir theilten dies im April 1901 der Königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion 2 in Thorn mit und baten um baldige Ausführung der von der Eisenbahndirektion angeordneten Vermehrung überdachter Viehbuchten. Hierauf wurde uns mitgetheilt, daß die Herstellung der Ueberdachungen erfolgen werde, sobald die hierzu erforderlichen Geldmittel Seitens der Königlichen Eisenbahndirektion überwiesen sein werden, was voraussichtlich in nächster Zeit geschehen werde. Im vergangenen Etatsjahre seien hierzu keine Mittel vorhanden gewesen.

Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel.

Die Königliche Eisenbahnverwaltung hatte Anfangs Februar 1901 einen Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel für den Versandt nach den Provinzen Westpreußen, Posen, Pommern und Schlesien mit erheblich ermäßigten Frachtsätzen eingeführt, jedoch bestimmt, daß die Ermäßigungen an die Verwendung der Futter- und Streumittel in dem eigenen landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers geknüpft würden. Nur den landwirthschaftlichen Vereinigungen, Genossenschaften ꝛc. sollte im Wege des Reklamationsverfahrens die gleiche Begünstigung zustehen. Gegen diese Ausschaltung des Handels sind wir in nachstehender Eingabe bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorstellig geworden.

„Euer Excellenz haben zur Linderung des in einigen Theilen von Preußen, besonders in den Provinzen Westpreußen, Posen und Schlesien, herrschenden Mangels an Futterstoffen und Streumitteln einen ermäßigten Ausnahmetarif nach diesen Gegenden verfügt. Die damit verfolgte Absicht, eine Preisermäßigung herbeizuführen, würde sicher erreicht werden, wenn der Tarif Jedermann zu Gute kommen würde. Da jedoch die ermäßigten Frachtsätze nur dann gewährt werden, wenn entweder die Futter- oder Streumittel im eigenen land-

wirthschaftlichen Betriebe Verwendung finden, oder wenn die Waaren von landwirthschaftlichen Genossenschaften bezogen werden, und diese nachweisen, daß die Futter- und Streumittel in landwirthschaftlichen Betrieben der Genossen verwendet worden sind, so haben alle diejenigen Landwirthe, die die Futterstoffe von einem in der Nähe wohnenden Händler beziehen, keinen Vortheil von der Frachtermäßigung, da diese ja dem Handel für seine Bezüge nicht gewährt wird. Namentlich die keiner landwirthschaftlichen Genossenschaft angehörenden kleineren Landwirthe, die ihre Futterstoffe und Streumittel nicht wagenladungsweise beziehen können, werden also von der Wohlthat der Tarifermäßigung ausgeschlossen. Wir vermögen nicht einzusehen, weshalb diese Einschränkung in der Person des Empfängers für die Anwendung des Ausnahmetarifs verfügt worden ist. Man kann doch nach den vielen Erfahrungen, die man bei Tarifermäßigungen gemacht hat, nicht mehr annehmen, daß die Ermäßigung den Verbrauchern — und das sind doch bei Futter- und Streumitteln ausschließlich die Landwirthe — nicht in niedrigen Preisen zu Gute kommen würde. Die scharfe Konkurrenz wird mit absoluter Nothwendigkeit dieses Resultat herbeiführen, auch hat man doch früher derartige Bedenken nicht gehabt, als man beispielsweise die Futtermittel aus dem Spezialtarif II nach Spezialtarif III versetzte. Wir bitten deshalb Eure Excellenz gehorsamst, hochgeneigtest verfügen zu wollen, daß der Ausnahmetarif allen Empfängern gegenüber Anwendung findet. Die jetzige Bestimmung ist geeignet, den Handel zu Gunsten der landwirthschaftlichen Genossenschaften zurückzudrängen, und das kann doch unmöglich die Aufgabe der Königlichen Staatsregierung sein.

Wir müssen übrigens noch hinzufügen, daß der bestehende Ausnahmetarif für Westpreußen und Posen bis jetzt fast gar keinen Nutzen bringen konnte, denn in den genannten Provinzen gelangen überwiegend aus Rußland stammende Futtermittel zur Verwendung und diese werden bis auf ca. 200 Kilometer Entfernung ebenso billig mit dem Transittarif verfrachtet als wenn sie loco Thorn mit dem Nothstandstarif zur Versendung kommen würden. Wenn der Ausnahmetarif daher auch für unsere Gegend Vortheil bringen soll, so müßte die Ermäßigung auch auf diejenigen Futtermittel 2c. angewandt werden, die auf Grund des Alexandrowo'er Grenztarifs und des Thorner Transittarifs für Kleie versandt werden. Wir bitten Eure Excellenz gehorsamst, auch diese Ausdehnung des Ausnahmetarifs verfügen zu wollen."

Zahlreiche andere Korporationen, darunter auch der Deutsche Handelstag, sind in gleichem Sinne vorstellig geworden, ebenso hat

eine Deputation, wobei auch wir durch unseren Vorsitzenden und ein Mitglied vertreten waren, auf die Schädigung des Handels durch diese Tarifmaßnahme hingewiesen, jedoch sind alle diese Bemühungen erfolglos geblieben.

Verwiegung der Wagenladungsgüter in Alexandrowo.

Im September sahen wir uns veranlaßt bei der Warschau—Wiener Eisenbahn Beschwerde über die mangelhafte Verwiegung der Wagenladungsgüter auf der Station Alexandrowo zu erheben. Wir schrieben:

„Die Verwiegung der Wagenladungsgüter in Alexandrowo hat bereits in früheren Jahren Veranlassung zu Beschwerden gegeben. Seit einiger Zeit macht sich, wie aus einer Petition hiesiger Kaufleute hervorgeht, der damals gerügte Uebelstand einer höchst ungenauen Verwiegung von Neuem geltend und zwar ist die Verwiegung in Alexandrowo derart mangelhaft, daß Gewichtsabweichungen von 4—600 Kilogramm an der Tagesordnung sind. Es ist sogar mehrfach vorgekommen, daß bei der Umladung der Wagen in Warschau dort irrthümlich ein Theil der Waare zurückgeblieben ist, die Station Alexandrowo aber amtlich annähernd das auf der Verladestation aufgelieferte Gewicht als ins Ausland weiterbefördert bescheinigt hat, während darauf hier Fehlgewichte von 40—50 Zentnern festgestellt worden sind. Hieraus geht doch deutlich hervor, daß mindestens bei einem Theil der Wagen eine ordnungsgemäße Verwiegung überhaupt nicht stattfindet. Natürlich sind derartige Vorkommnisse geeignet, den Handel mit Rußland auf das Schwerste zu schädigen und wir bitten daher die geehrte Direktion ganz ergebenst, mit thunlichster Beschleunigung geeignete Anordnungen zu treffen, die für die Zukunft eine ordnungsmäßige Verwiegung garantiren. Für einen baldgefälligen Bescheid sagen wir im Voraus unseren verbindlichsten Dank."

Die Königliche Eisenbahndirektion unterstützte unsere Beschwerde und erhielt darauf von der Direktion der Warschau—Wiener Eisenbahn nachstehende Antwort:

„In Beantwortung Ihres gefälligen Schreibens vom 17. September cr. g/h (ohne Nr.), mit welchem Sie uns die rückfolgende Abschrift des Schreibens der Handelskammer zu Thorn vom 7. September cr. Nr. 1627, betreffend die Verwiegung der Wagenladungssendungen von Getreide in Alexandrowo, zugemittelt hatten, beehren wir uns Ihnen Folgendes nach eingehender Untersuchung ergebenst mitzutheilen.

Die in Alexandrowo ankommenden Getreidesendungen werden in 2 Kategorien getheilt, nämlich: 1. solche, welche ohne Umladung nach Deutschland umkartirt werden und 2. solche, welche in die Getreidemagazine des Slomnicki ausgeladen werden.

Die Sendungen beider Kategorien werden nach Ankunft sofort auf der Zentesimalwaage gewogen, wobei die Sendungen der zweiten Kategorie, welche übrigens in sehr geringer Anzahl ankommen, zum zweiten Male nach Verladung bei der Versendung nach dem Auslande gewogen werden.

Das ermittelte Gewicht wird in die ausländischen Frachtbriefe richtig eingetragen.

Die Zentesimalwaage in Alexandrowo ist neu eingerichtet worden und wirkt ganz sicher, so daß die kleinen Unterschiede in den Gewichtsangaben sich durch die Tara der Wagen erklären können.

Was den Vorfall mit dem Unterschied von 50 Zentnern anbetrifft, auf welchen sich die Handelskammer beruft, so wurde derselbe durch die Umladestation Warschau verursacht, welche die 50 Zentner Kleie aus der Sendung Zwenigorodka-Alexandrowo Nr. 3669, die im Wagen Nr. 37107 W. W. nicht Platz fanden, in einen zweiten Wagen verlud.

Die Station Alexandrowo vergaß bei Umkartirung der Sendung nach Station Schneidemühl mit Frachtkarte Nr. 9173 den zweiten Wagen mit den 50 Zentnern mit dem Haupttransport zusammenzusenden, schickte aber denselben sofort nach Anfrage der Station Thorn nach. Dieser einzige Vorfall kann also nicht zum Vorwande dienen, um die Schuld aller Mancos auf unsere Bahn zu wälzen.

Es entsteht nun die Frage, ob die fortwährenden Mancos nicht in den Magazinen der Transporteure verursacht werden? Wie wird mit den Transporten, um welche es sich im Schreiben der Handelskammer handelt, verfahren?

Nach den von uns eingeholten Erkundigungen werden die in Thorn angekommenen Transporte sofort, ohne vorherige Verwiegung auf den Eisenbahnwagen an die Privatmagazine gestellt wo sie ausgeladen und eingesackt werden.

Erst darauf wird das Verwiegen der eingesackten Transporte und zwar auf den eigenen Dezimalwaagen der Transporteure, welche für uns nicht maßgebend sind, vorgenommen. Daß durch das Ausladen und Einsacken der Getreidesendungen, namentlich Kleie, noch bei starken Windwehen, Mancos entstehen, ist nicht zu verwundern.

Aus dem Obenangeführten wollen Sie ersehen, daß die Warschau—Wiener Eisenbahn alles Mögliche unternimmt, um die Mancos bei

Getreidesendungen zu vermeiden, und wir können Sie nur versichern daß wir streng darauf achten werden, daß die eingeführte Ordnung auch in der Zukunft aufrecht erhalten werde.

Schließlich ersuchen wir Sie ergebenst von diesem unserem Schreiben die Handelskammer in Thorn gefälligst in Kenntniß setzen zu wollen."

Diese Ausführungen sind aber keineswegs zutreffend, denn zahlreiche Nachwiegungen auf dem hiesigen Bahnhofe sofort nach Eintreffen der Sendungen haben erhebliche Mancos nachgewiesen. Wir sind augenblicklich damit beschäftigt, eingehendes Material zu einem erneuten Vorgehen zu sammeln.

Sommerkarten.

Das Publikum von Thorn und Umgegend sucht in jedem Sommer mit Vorliebe die Ostseebäder auf, und es wurde daher schon lange als ein Mangel empfunden, daß auf den hiesigen Bahnhöfen Sommerkarten nur nach Kolberg und Zoppot zu erhalten sind. Wir baten deshalb die Bromberger Eisenbahndirektion, in Zukunft die Bahnhöfe Thorn Stadt und Thorn Hauptbahnhof mit einer größeren Auswahl von Sommerkarten nach den Ostseebädern auszustatten und dabei jedenfalls Cranz und Neuhäuser aufzunehmen. Es wurde uns jedoch erwidert, daß nach den z. Zt. maßgebenden Bestimmungen neue Sommerkarten nach Bade- und Luftkurorten, die mehr als 300 Kilometer von der Ausgabestation entfernt seien, nicht mehr eingeführt werden dürften. Cranz und Neuhäuser könnten daher nicht in Betracht kommen. Nach Kahlberg, Cranz und Neuhäuser hätten übrigens bis zum Jahre 1888 Sommerkarten hier aufgelegen, doch seien sie Mangels jeglicher Nachfrage im Jahre 1889 nicht mehr ausgegeben worden.

Fahrplanangelegenheiten.

Auf mehrfach geäußerten Wunsch Briesener Firmen richteten wir unter dem 1. Oktober nachstehendes Schreiben an die Königliche Eisenbahndirektion zu Danzig:

„Dankbar ist es von allen Betheiligten anerkannt worden, daß durch die Einführung des Tagesschnellzuges Insterburg—Thorn—Posen—Berlin ein langgehegter Wunsch seine Befriedigung gefunden hat, und die unseres Wissens fast immer recht gute Besetzung des Zuges wird auch der Eisenbahnverwaltung gezeigt haben, daß das Verkehrsbedürfniß der Strecke Insterburg—Thorn doch größer ist, als man bisher angenommen hatte. Es liegt natürlich im Charakter eines solchen Schnellzuges, daß er nicht an allen Stationen, sondern nur an den wichtigsten Halt macht, und es muß zugegeben werden, daß der

fragliche Zug bereits bei verhältnißmäßig vielen Stationen anhält. Wenn wir nun trotzdem beantragen, die Station Briesen noch hinzuzunehmen, so müssen stichhaltige Gründe für diesen Wunsch sprechen. Solche scheinen uns nun aber in der That vorzuliegen, denn Briesen ist eine aufblühende Stadt, die, wie dies der Bau der elektrischen Stadtbahn beweist, eifrig bestrebt ist, ihren Verkehr mehr und mehr zu entwickeln, weshalb sie auch von der Königlichen Eisenbahnverwaltung unterstützt zu werden verdient. Die Verkehrsstatistik zeigt ja auf das Deutlichste den guten Erfolg der Bestrebungen. So ist der Empfang von Wagenladungen von 17636 im Jahre 1895 auf 35564 im Jahre 1899, und der Versandt von 9489 auf 16015 gestiegen. In der gleichen Zeit haben sich die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr von 55435 auf 70702 Mk. gehoben. Es ist wohl nur recht und billig, daß eine solche Stadt auch an dem durch den D-Zug für den Personenverkehr geschaffenen Nutzen theilnehme, zumal da dann auch der Postverkehr sich für Briesen bedeutend besser gestalten würde. Namentlich für die aus dem Westen kommenden Briefe und Zeitungen liegen die Verhältnisse jetzt recht ungünstig; so ist es z. B. ganz gleichgültig, ob die für Briesen bestimmten Postsachen 9 Uhr 35 Min. Vormittags, 7 Uhr 12 Min. Nachmittags oder Abends 11 Uhr 20 Min. von Berlin abgehen, da sie in jedem Falle in Briesen erst am nächsten Tage zur Ausgabe gelangen. Da eine Besserung mit so geringen Mitteln, wie dem Haltenlassen des D-Zuges, zu erreichen ist, so bitten wir die Königliche Eisenbahndirektion ganz ergebenst, baldmöglichst eine Verfügung treffen zu wollen, wonach der D-Zug 55/56 auch auf der Station Briesen anhält. Eine Verkehrsverbesserung ist für Briesen um so dringender nothwendig, als sowohl die neue Bahn Schönsee—Strasburg als auch die projektirte Strecke Culmsee—Melno den Kreis Briesen durchschneidet und beide Bahnen angethan sind, Ortschaften, mit denen Briesen seit vielen Jahren einen regen Geschäftsverkehr unterhält, von dort abzulenken."

Darauf ging uns unter dem 5. Oktober der Bescheid zu, daß die Schnellzüge D 55 und 56 Berlin—Eydtkuhnen über Posen—Thorn in erster Linie für den durchgehenden Verkehr bestimmt seien, weshalb sie vom Nahverkehr zwecks beschleunigter Durchführung thunlichst entlastet bleiben müßten. Die Direktion bedaure daher, das Halten dieser Züge in Briesen nicht anordnen zu können.

Wegen Einlegung eines neuen Zugpaares zwischen Bromberg und Thorn wandten wir uns unter dem 4. September an die Bromberger Eisenbahndirektion, indem wir schrieben:

„Unser Verkehr mit Bromberg leidet an dem Uebelstande, daß zwischen 4 Uhr Nachmittags und 11 Uhr Abends keine Fahrgelegenheit von Bromberg nach Thorn besteht, sodaß alle Diejenigen, die den Nachmittagszug versäumt haben, erst nach Mitternacht wieder nach Thorn gelangen können. Hier könnte nun leicht dadurch Besserung geschaffen werden, daß der Zug 255 von Bromberg weiter nach Thorn geführt würde. Dann müßte allerdings auch zur Vervollständigung des Zugpaares der Zug 254 von Thorn aus abgelassen werden, worauf sich dann der Fahrplan etwa folgendermaßen gestalten würde.

Zug 255				Zug 254
$6,^{22}$	ab	Schneidemühl	an	$5,^{10}$
$7,^{58}$	an	Bromberg	ab	$3,^{23}$
$8,^{05}$	ab	Bromberg	an	$3,^{16}$
$8,^{19}$		Brahnau		$3,^{02}$
$8,^{32}$		Schulitz		$2,^{49}$
$8,^{43}$		Weichselthal		$2,^{38}$
$8,^{58}$		Schirpitz		$2,^{23}$
$9,^{09}$		Schlüsselmühle		$2,^{12}$
$9,^{15}$		Thorn Hauptbahnhof		$2,^{06}$
$9,^{23}$	an	Thorn Stadt	ab	$1,^{58}$

Damit wäre dann auch der in unserem Schreiben vom 9. Dezember v. Js. erwähnte Wunsch auf Einlegung eines Zuges, der zwischen 11 Uhr 46 Min. Vormittags und 5 Uhr 45 Min. Nachmittags von Thorn nach Bromberg fahren sollte, erfüllt. Die Königliche Eisenbahndirektion hat zwar in dem darauf ergangenen Bescheide vom 27. Dezember 1899 — III 70586 — das Bedürfniß nach Einführung eines neuen Zugpaares geleugnet, doch sind wir überzeugt, daß bei näherer Untersuchung der wachsenden Zahl der Reisenden zwischen Thorn und Bromberg das Bedürfniß anerkannt werden muß, ganz abgesehen davon, daß durch die zu schaffende günstigere Zugverbindung eine Steigerung des Verkehrs sicher zu erwarten wäre. Es scheint ja auch nur billig und gerecht, daß ebenso wie zwischen Bromberg und Schneidemühl auch zwischen Bromberg und Thorn 7 Zugpaare verkehren.

Unseren besonderen Dank würde sich die Königliche Eisenbahndirektion dadurch erwerben, daß sie im Sommer und Winter im Anschluß an die $10,^{00}$ von Alexandrowo $10,^{30}$ von Posen und $1,^{12}$ von Bromberg auf dem Hauptbahnhofe eintreffenden Züge Anschlüsse nach dem Stadtbahnhofe einrichten würde, damit der so unbequeme Verkehr zwischen Hauptbahnhof und der Stadt Thorn etwas

gebessert würde. Unkosten könnten ja dadurch kaum entstehen, da diese Pendelzüge durch eine doch immer bereitstehende Rangirmaschine bewegt werden könnten. Für den Alexandrowoer und den Posener Zug würde ein vielleicht 10,40 abgehender Pendelzug genügen und ein zweiter könnte dann 12,20 nach Thorn Stadt fahren."

Der darauf Mitte November erfolgte Bescheid lautete:

„Auf das gefällige Schreiben vom 4. September d. Js. — J.-Nr. 1899 — erwidern wir Ihnen ergebenst, daß wir bei Bearbeitung des nächsten Sommerfahrplanes die von Ihnen vorgetragenen Wünsche auf Durchführung der Züge 254 und 255 über die Strecke Bromberg—Thorn in nähere Erwägung ziehen werden. Dagegen müssen wir es ablehnen, im Anschluß an die Züge 24 von Alexandrowo, 53 von Posen und 249 von Bromberg Pendelzüge zwischen Thorn Hauptbahnhof und Thorn Stadt einzurichten, weil der eingleisige Betrieb über die Weichselbrücke die Einlegung dieser Pendelzüge nicht verträgt, da mit Verspätungen der übrigen Züge gerechnet werden muß."

Ende Dezember hielten wir es für zweckmäßig, alle unsere Wünsche wegen Anordnung des neuen Sommerfahrplanes der hiesigen Verkehrsinspektion vorzutragen und wir schrieben deshalb:

„Die Königliche Eisenbahn-Verkehrsinspektion bitten wir ganz ergebenst, bei den bevorstehenden Konferenzen über die Gestaltung des neuen Sommerfahrplanes auch unsere Wünsche zur Sprache zu bringen. Zunächst halten wir es für durchaus erforderlich, daß wir zu dem neuen Schnellzugpaare Königsberg—Danzig—Breslau gute Anschlüsse erhalten. Es ist ja schon bedauerlich genug, daß diese Züge wegen des sekundären Betriebes auf der Weichselstädtebahn nicht den kürzeren Weg über Thorn nehmen können, doch dürfen wir wohl hoffen, daß nach Einführung des Vollbahnbetriebes die Züge über Marienburg—Graudenz—Thorn geleitet werden. Bis dahin müssen wir uns damit begnügen, daß wir bei dem neuen Schnellzugpaare in der Richtung Königsberg—Breslau direkten Anschluß in Bromberg nach Thorn und in Inowrazlaw direkten Anschluß von Thorn, in der Richtung Breslau—Königsberg in Inowrazlaw Anschluß nach Thorn und in Bromberg Anschluß von Thorn erhalten. Ohne solche Anschlüsse würde der neue Zug für uns, sowie für die Anwohner der Strecke Insterburg—Thorn und Graudenz—Thorn werthlos sein.

Unter dem 4. September d. Js. hatten wir die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg gebeten, die Züge 254 und 255 über die Strecke Bromberg—Thorn durchzuführen, worauf uns Mitte November der Bescheid — III 1775b — zuging, daß unser Antrag bei Bearbeitung

des nächsten Sommerfahrplanes in nähere Erwägung gezogen werden solle. Wir bitten ergebenst, auch diesen unseren Antrag unterstützen zu wollen.

Ebenso dringlich ist der von uns wiederholt erbetene Anschluß in Kornatowo nach Kulm an den Abends 8 Uhr in der Richtung nach Graudenz abgehenden Zug 513.

Auf unseren der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg im Januar d. Js. eingereichten Antrag, den Abgang der Züge 431 und 433 von Thorn nach Alexandrowo auf eine etwas spätere Zeit zu verlegen, den Abgang der Züge 432 und 434 von Alexandrowo nach Thorn etwas früher zu bewirken und die sämmtlichen genannten Züge nur als reine Personenzüge fahren zu lassen, wurde uns unter dem 15. März erwidert, daß dies wegen der Gleisverhältnisse in Alexandrowo z. Zt. nicht möglich sei, doch sei nach Beendigung der in Aussicht genommenen Gleisumbauten die erstrebte Verbesserung des Fahrplans nicht ausgeschlossen, und man werde die Angelegenheit auch ferner im Auge behalten und zu geeigneter Zeit darauf zurückkommen. So weit uns bekannt ist, sind die Gleisumbauten in Alexandrowo inzwischen vollendet worden und es erscheint daher die Zeit gekommen, unserem Antrage wieder näher zu treten. Vor allem würde es für uns von Wichtigkeit sein, wenn der Zug 433, der jetzt Abends 7 Uhr 18 Min. abgeht, mindestens 1 Stunde später gelegt werden würde, damit die Nachmittags von Alexandrowo eintreffenden Russen hinreichend Zeit erhalten, ihre Einkäufe zu besorgen, ohne allein auf den Nachts 1 Uhr 9 Min. abgehenden D-Zug angewiesen zu sein."

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg beschied uns darauf wie folgt:

„Auf die an die Eisenbahnverkehrs-Inspektion in Thorn gerichtete Eingabe vom 21. Dezember v. Js. — J.-Nr. 2190 — welche uns zur zuständigen Erledigung durch die dortige Betriebsinspektion 1 zugestellt wurde, erwidern wir Ihnen das Folgende ergebenst:

1. An die voraussichtlich vom 1. Mai d. Js. ab neu einzurichtenden Schnellzüge Königsberg—Danzig—Breslau und umgekehrt werden nach und von Thorn folgende Züge die Anschlüsse vermitteln:

a. an den Zug von Königsberg und Danzig in Bromberg an $12,^{00}$, Zug 245: Bromberg Abfahrt $12,^{22}$, Thorn Ankunft $1,^{38}$;

b. an denselben Zug nach Breslau, von Inowrazlaw ab $12,^{56}$, Zug 452: Thorn Abfahrt $11,^{47}$, Inowrazlaw Ankunft $12,^{28}$;

c. an den Zug von Breslau, in Inowrazlaw an $7,\underline{^{52}}$, Zug 53: Inowrazlaw Abfahrt $10,\underline{^{02}}$, Thorn Ankunft $10,\underline{^{48}}$;

d. an denselben Zug nach Danzig und Königsberg, von Bromberg ab $8,^{45}$, Zug 248: Thorn Abfahrt $5,^{45}$, Bromberg Ankunft $6,^{55}$.

Bei Benutzung der Züge zu c und d entstehen in Inowrazlaw und Bromberg allerdings Uebergangszeiten von 2 Stunden 10 Min. bezw. 1 Stunde 50 Min., die leider nicht abgekürzt werden können, weil die Züge 53 und 248 ihrer weiteren vielen Anschlüsse wegen sich nicht verlegen lassen, neue Anschlußzüge aber einzurichten für den voraussichtlich unerheblichen Verkehr nicht in Frage kommen kann.

2. Die Verlängerung der Züge 254 und 255 über die Strecke Bromberg—Thorn wird mit Beginn des Sommerfahrplanes zur Einführung kommen.

3. Die Strecke Kornatowo—Kulm gehört zum Eisenbahndirektionsbezirk Danzig, doch können wir darauf hinweisen, daß der erbetene Anschluß in Kornatowo an den Zug 513 nach Kulm Seitens der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig für den nächsten Sommerfahrplan vorgesehen ist.

4. Der Fahrplan für die Züge 431, 433, 432 und 434 der Strecke Thorn—Alexandrowo läßt sich in der von der Handelskammer gewünschten Weise nicht abändern, da durch die nunmehr beendeten Gleisumbauten in Alexandrowo eine Aenderung bezw. Verbesserung in der Abfertigung der Züge sich nicht hat ermöglichen lassen, andererseits auch die Anforderungen der russischen Paß- und Zollbehörden eine Aenderung nicht zulassen."

Durch nachstehenden Antrag versuchten wir, an den D-Zug Königsberg—Danzig—Breslau in der Richtung nach Danzig einen wenigstens etwas besseren Anschluß zu erhalten:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion danken wir verbindlichst für die Erfüllung unseres Wunsches nach Fortführung der Züge 254 und 255 über die Strecke Bromberg—Thorn, ebenso für die Herstellung guter Anschlüsse an den neuen Schnellzug in der Richtung von Königsberg—Danzig nach Breslau. Leider wird dieser Zug in der Richtung von Breslau fast gar keinen Nutzen für uns haben, da sowohl in Inowrazlaw als auch in Bromberg stundenlanger Aufenthalt entsteht. Eine kleine Besserung ließe sich vielleicht durch Früherlegung des Zuges 250 erzielen, der jetzt erst 9^{43} in Bromberg ankommt. Würde man die Ankunft dieses Lokalzuges eine Stunde früher bewirken, sodaß er noch Anschluß an den neuen Schnellzug erhielte, und würde man ferner die Fahrzeit etwas beschleunigen, so könnte man den Zug

vielleicht um 7 oder 7,15 von Thorn ablassen, und man hätte dadurch für die Fahrt nach Danzig—Königsberg wenigstens 1½ Stunden gewonnen. Wir bitten die Königliche Eisenbahndirektion ergebenst, diese Verlegung des Zuges 250 in wohlwollende Erwägung zu ziehen. Das neue Schnellzugpaar wird für Thorn erst dann eine bedeutende Verkehrserleichterung bieten, wenn es nach Umwandlung der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn möglich sein wird, den Zug über die Strecke Thorn—Marienburg zu leiten. Wir dürfen uns wohl der Hoffnung hingeben, daß eine solche Verlegung des Schnellzuges s. Zt. ausgeführt werden wird."

Dieser Antrag wurde jedoch mit der Begründung abgelehnt, daß der Zug 250 hauptsächlich zur Aufnahme von Güterwagen auf den Zwischenstationen bestimmt sei, weshalb er eine lange Fahrzeit haben müsse, da das Rangiren auf den Stationen viel Zeit in Anspruch nehme. Er könne daher nicht viel später als 6 Uhr von Thorn abgelassen werden, wenn er den Anschluß an den D-Zug in Bromberg noch erreichen solle. In dieser Lage würde er aber für die Reisenden, die dann lieber 5,45 abfahren würden, keinen Zweck haben.

Im Anschluß an eine Petition des Kulmer Magistrates schrieben wir Ende Januar 1901 an die Königliche Eisenbahndirektion zu Danzig:

„Die Königliche Eisenbahndirektion ist von dem Magistrat zu Kulm unter dem 24. d. Mts. gebeten worden, dafür Sorge zu tragen, daß das neue Schnellzugpaar Königsberg—Dirschau—Bromberg—Posen auf der Station Terespol halte, damit den Bewohnern des Kulmer Kreises Gelegenheit gegeben werde, dieses Zugpaar zu benutzen. Es ist zwar nicht zu verkennen, daß ein Schnellzug seine Aufgabe nur dann erfüllen kann, wenn er auf möglichst wenig Stationen hält, und Terespol liegt um so ungünstiger, als der Zug sicherlich in Laskowitz, also nur wenige Kilometer davon, wohl jedenfalls anhalten muß. Dennoch müssen wir aber den Antrag der Stadt Kulm auf das Wärmste unterstützen, da ja die sonstigen Verkehrsverhältnisse dieser Stadt bekanntlichst äußerst schlecht sind. Die Gewährung des Wunsches liegt aber auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung, denn der neue Zug würde von den Bewohnern des Kreises Kulm voraussichtlich recht häufig benutzt werden, wenn er in Terespol anhalten würde. Wir bitten deshalb die Königliche Eisenbahndirektion ganz ergebenst, dem Antrage des Kulmer Magistrats stattgeben zu wollen."

Darauf erhielten wir nachstehende Antwort:

„Die neuen Schnellzüge Königsberg—Breslau sind in erster

Reihe dazu bestimmt zwischen den großen Städten der Provinzen Ost- und Westpreußen, Posen und Schlesien schnelle Verbindungen herzustellen. Soweit es mit diesem Hauptzweck vereinbar ist, wird auch auf die Erfüllung lokaler Wünsche Rücksicht genommen.

Demgemäß werden wir den Schnellzug von Breslau, der einen unmittelbaren Anschluß an Zug 359 nach Schwetz vermittelt, in Terespol halten lassen, wohingegen wir die gleiche Zusage für die andere Richtung nicht machen können, da Zug 354 den jetzt vorhandenen Anschluß an Zug 376 nicht verlieren kann und die Einlegung eines besonderen Anschlußzuges an den die Station Terespol um 11,[21] durchfahrenden Schnellzug nicht in Aussicht genommen werden kann."

2. Wasserstraßen.

Strombereisung.

Bei der Weichselbereisung, die vom 3. bis zum 5. Juli stattfand, waren wir durch unseren Vorsitzenden vertreten. Die Stromschifffahrtskommission hielt nach erfolgter Besichtigung eine Sitzung in Schiewenhorst ab und beschäftigte sich dabei u. A. mit folgenden Angelegenheiten: Errichtung von Hochwassersignalen, telegraphische Benachrichtigung von Ortschaften bei drohender Hochwassergefahr, Einrichtung neuer und Ausbau vorhandener Lösch- und Ladestellen, Einrichtung von Fähren. Als Beweis für die Nothwendigkeit der baldigen Anlage eines Holzhafens kann ein Antrag des landwirthschaftlichen Vereins Podgorz dienen, der lautete: „Die Strombauverwaltung wolle dahin wirken, daß bei Hochwasser den Besitzern von Kämpen vorher und rechtzeitig bekannt gegeben werden möchte, wenn Traften am Ufer festlegen wollen. Es wird durch dieses Festlegen in jedem Jahre ein bedeutender Schaden in den Kämpen angerichtet, der in wenigen Fällen und dann noch unter Schwierigkeiten beglichen wird. Bei vorheriger Bekanntmachung können die Besitzer geeignete Stellen anzeigen und dadurch größeren Schaden verhüten." Die Versammlung stimmte darin überein, daß die Wünsche der Antragsteller unerfüllbar seien. Nach Fertigstellung des Holzhafens bei Thorn wird ein Festmachen der Traften an den Weichselufern nicht mehr nöthig sein, da ja dann die Hölzer in dem Hafen besseren Schutz finden werden.

Den der Versammlung vorgelegten Mittheilungen über die in den Rechnungsjahren 1897, 1898 und 1899 ausgeführten Bauten an dem Weichselstrome entnehmen wir noch die Daten der in unserem Bezirke gemachten Aufwendungen:

„Für die gewöhnliche Unterhaltung der Strombauwerke 2c. sind in der Berichtsperiode ca. 5350000 Mk. ausgegeben worden.

Die Neubauten an der Weichsel von der russischen Grenze bis zum unteren Ende des Regierungsbezirks Marienwerder (Kilometer 165,2) wurden nach Maßgabe der bereit gestellten Mittel, die sich auf 2851800 Mk. beliefen, fortgesetzt.

Seit langen Jahren war es nicht mehr möglich gewesen, sämmtliche Zerstörungen an den Strombauten aus dem Unterhaltungsbaufonds zu beseitigen. Auf Grund eingehender Veranschlagung dieser Beschädigungen sind für die Jahre 1898 und 1899 besondere Zuschüsse zum Unterhaltungsfonds in Höhe von je 520000 Mk. bewilligt worden.

Als weitere bemerkenswerthe Bewilligungen sei hier die Berichtsperiode zu erwähnen:

1.	für Beschaffung einer Barkasse für den Eisbrechbetrieb („Fribbe")	25000 Mk.
2.	für Beschaffung eines Schiffsgefäßes mit Preßpumpeneinrichtung für den Dampfbagger „Fafner"	110000 „
3.	für Sicherung der Weichselufer zwischen den Dünen der neuen Strommündung	330000 „
4.	für Erweiterung des fiskalischen Hafens bei Kulm . .	27000 „
5.	für Beschaffung eines Dampfeimerbaggers	120000 „
6.	für den Ankauf der am linken Weichselufer zwischen Kilometer 137 und 142 belegenen Kozielecer Kämpe .	90000 „
7.	für Erweiterung der Werkstättenanlage auf der Schiffswerft in Gr. Plehnendorf	60000 „
	zusammen	762000 Mk.

Alle diese Beträge haben ihre anschlagsmäßige Verwendung gefunden.

In den 3 Berichtsjahren wurden in den einzelnen Baubezirken die folgenden Neu- und Ergänzungsbauten ausgeführt:

a. Im Bezirk der Wasserbauinspektion Thorn gelangten 41 Buhnen, 2300 Meter Deckwerk, 1 Durchlage und 42 Rauschen zum Ausbau.

Durch den Neubau der Buhnen und die Verlängerung einiger Buhnen bis zur Streichlinie erhöhte sich die Gesammtlänge der vorhandenen Buhnen um 6032,4 Meter. Unter den Bauausführungen ist der Neubau des Weichselhofer und des Otterauer Deckwerkes besonders hervorzuheben.

b. Im Bezirk der Wasserbauinspektion Kulm kamen 38 neue Buhnen und Coupirungen sowie 5 Buhnenverlängerungen zur Ausführung, wodurch die Gesammtlänge dieser Bauwerke um 4592 Meter zunahm.

Neben zahlreichen zerstreut liegenden Haupt- und Zwischenwerken gelangte die 920 Meter weite Lücke zwischen der Schoeneicher Herrenkämpe und der Brattwiner Kämpe (Kilometer 109—111) zum Schluß. Als Fundament eines daselbst auszuführenden Deckwerks ist eine Grundschwelle von 18 Meter Breite aus 2 übereinanderliegenden Sinkstückreihen von 1 Meter Stärke im Jahre 1899 erbaut.

Die von der Stadt Kulm mit staatlicher Unterstützung erbaute Ladestelle wurde im Sommer 1898 und die unter gleichen Verhältnissen vom Deichverbande der Kulmer Stadtniederung bei Grenz erbaute im Herbst 1899 in Betrieb genommen. Die Ladestelle bei Kokotzko, deren Ausführung der Deichverband der Kulmer Amtsniederung mit staatlicher Unterstützung übernommen hat, wird voraussichtlich im laufenden Jahre dem Betriebe übergeben werden können."

Holzhafen.

Da auf unsere Eingabe vom Oktober 1898, die wir nebst Projekt und Denkschrift dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten übersandt hatten, bis zum Frühjahre 1900 noch kein Bescheid ergangen war, so fragte die im Herbste 1899 gegründete Gesellschaft zur Förderung des Holzhafenbaues bei Thorn, G. m. b. H., unter dem 3. Mai 1900 an, ob die Königliche Staatsregierung einen Beschluß über die Höhe des staatlichen Zuschusses zum Bau des Holzhafens bereits gefaßt habe. Darauf erwiderte der Herr Minister unter dem 5. Juni:

„Die Erhebungen, welche angestellt werden müssen, um übersehen zu können, in welchem Umfange eine Betheiligung des Staates an den Kosten der Herstellung des Holzhafens bei Thorn möglich erscheint, sind z. Z. noch nicht abgeschlossen, sodaß eine Entscheidung noch nicht getroffen werden kann."

Ende Oktober erhielt dann die Handelskammer folgenden Bescheid:

„Auf das Schreiben vom 24. September d. Js. — Nr. 1697 — lasse ich der Handelskammer beifolgend den Erläuterungsbericht und Kostenanschlag nebst Zubehör vom Juni 1895, betreffend den Holzhafen bei Thorn, mit dem Ersuchen zugehen, eine Erklärung der Gesellschaft zur Förderung des Holzhafenbaues in Thorn, G. m. b. H., darüber herbeizuführen, ob und unter welchen Bedingungen sie zur Herstellung und Unterhaltung des Holzhafens nach dem vorliegenden Projekt bereit ist, insbesondere welche Beiträge sie vom Staate beansprucht, und welche Rechte sie ihm als Gegenleistung hierfür einzuräumen bereit ist.

Die zu dem Kostenanschlage gehörigen Zeichnungen werden der Handelskammer durch den Herrn Oberpräsidenten in Danzig unmittelbar übersandt werden.

Ich ersuche, mir sämmtliche Projektstücke nach gemachtem Gebrauch gleichzeitig mit der vorerwähnten Erklärung durch Vermittelung des Herrn Oberpräsidenten zu Danzig wieder vorzulegen.“

Da der Hafen nicht sofort in dem vollen projektirten Umfange ausgeführt werden soll, und man in dem ersten Projekt auch etwas zu wenig Rücksicht auf die Anlage von Holzwerken genommen hatte, ließ die Holzhafengesellschaft in dem Rahmen des alten ein kleineres Projekt unter Aufsicht des Königlichen Wasserbauinspektors in Thorn ausarbeiten. Nach dem Kostenanschlage würde dieser kleinere Hafen, der im Nothfalle etwa 230 Traften aufnehmen kann, 3000000 Mk. kosten, wobei aber die dem Hafenbauunternehmer bei der Ertheilung der landespolizeilichen Erlaubniß auferlegten Kosten für die Fortführung des Nessauer Niederungsdeiches und den Ankauf der Korzeniec-Kämpe mit eingerechnet sind. Nach Fertigstellung des neuen Projektes hielt im April die Gesellschaft zur Förderung des Holzhafenbaues eine Versammlung ab, um die von dem Herrn Minister eingeforderte Erklärung abzugeben. Diese Erklärung ist dann Ende April nebst Kostenanschlägen und Projektstücken dem Herrn Oberpräsidenten von Goßler zur Weitergabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten eingereicht worden. Die Gesellschaft hat folgende Erklärung abgegeben: Die Fortführung des Nessauer Niederungsdeiches, der Bau des Hafendeiches und die Kosten für den Ankauf der Korzeniec-Kämpe sind von vornherein vom Staate zu übernehmen, da diese Aufwendungen hauptsächlich im Interesse der Stromregulirung gemacht werden und jedenfalls auch dann gemacht werden müssen, wenn der Holzhafen nicht gebaut werden sollte. Die Kosten hierfür werden etwa 700000 Mk. betragen. Ferner hätte der Staat, da der Hafen in erster Linie als Schutzhafen dienen soll, noch einen staatlichen Zuschuß, der aber eventl. aus den Ueberschüssen zu verzinsen wäre, herzugeben. 300000 Mk. hofft man aus dem Verkauf der am Hafen liegenden Bauplätze zu erzielen, sodaß dann noch 1 Million aus Privatkreisen aufzubringen wäre. Nach vollständiger Amortisation des Privatkapitals soll der Hafen in den Besitz des Staates übergehen. Man darf wohl nun hoffen, daß bei diesem für den Staat so günstigen Vorschlage bald ein Beschluß der Königlichen Staatsregierung zu Stande kommt, wonach die vom Staate aufzuwendenden Kosten in den nächsten Etat aufgenommen werden.

Im Vorjahre hat man versucht, den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten für die Anlage eines Holzhafens bei Schulitz zu interessiren, wobei man zu Gunsten dieses neuen Projektes Folgendes ausgeführt hatte:

„In der Stadt Thorn hat sich ein Konsortium gebildet, welches den Zweck verfolgt, auf dem Gelände der Alt=Thorner Kämpe und des Wiesenburger Außendeichs, hinter der am rechten Weichselufer belegenen Korzeniec=Kämpe, einen Holzhafen zu bauen. Die landespolizeiliche Genehmigung zum Bau dieses Holzhafens ist bereits ertheilt. Das Konsortium rechnet darauf, daß der Staat den Bau des Hafens in die Hand nehmen oder dazu eine erhebliche Beihülfe gewähren wird. Sollte die hohe Staatsregierung auf dieses Projekt näher eingehen, so bitten wir, in Erwägung ziehen zu wollen, ob es nicht zweckmäßig wäre, den Hafen 15 Kilometer stromabwärts, und zwar am linken Weichselufer auf dem Gelände von Weichselhof und Grätz, hinter dem Grätzer Sommerdeich, anzulegen.

Durch die Anlage großer Dampfsägewerke bei Bromberg und Brahnau, welche jährlich ca. 250000 Stück Hölzer verarbeiten dürften, und in Folge des Tarifs für den Brahemünder Hafen vom 10. April 1899, welcher am 15. Mai 1899 in Kraft getreten ist, wird der Brahemünder Hafen hauptsächlich mit Hölzern belegt, welche von den Bromberger und Brahnauer Sägewerken verarbeitet werden. Dagegen müssen die Hölzer, welche den Bromberger Kanal passiren, auf der Weichsel lagern, bis sie zur Tour kommen, und sind so im Sommer dem Hochwasser und dem Wassermangel, im Herbste dem Sturm und dem Eisgange ausgesetzt. Wäre im Herbste 1899 der Eisgang nur um 8 Tage früher eingetreten, so wäre namenloses Unglück passirt, da die auf der Weichsel lagernden Hölzer entweder gänzlich verloren gingen oder die Bergung schwere Unkosten hervorgerufen hätte. Der Hafen Brahemünde entspricht nicht mehr den Anforderungen. Selbst eine Vergrößerung um das Doppelte wäre nicht geeignet, die vorbezeichneten Uebelstände zu beseitigen, da dieser Hafen von den Brahnauer und Bromberger Sägewerken von Jahr zu Jahr immer mehr in Anspruch genommen werden wird.

Die Anlage eines Hafens bei Schulitz ist daher ein dringendes Bedürfniß.

Die in Schulitz zum Verkauf angestellten Hölzer sind ebenso wie die Tourhölzer allen Unbilden der Witterung ausgesetzt und der im vorigen Jahre theils durch Sturm, theils durch Hochwasser angerichtete Schaden bei Schulitz dürfte die Höhe von 100000 Mk. sicher erreichen. Von den Traften, welche auf der Weichsel heruntergeflößt werden, bleibt ein erheblicher Theil in Schulitz, und zwar sowohl an Rundholz wie Eisenbahnschwellen. Die hiesigen vier Dampfsägewerke mit 20 Vollgattern und 4 Horizontalgattern verarbeiten jährlich 110000 Stück

Rundholz, und auf den hiesigen mit Bahngleisen versehenen Holzablagen werden jährlich 1 bis 2 Millionen Schwellen ausgewaschen und verladen. Ein weiterer Theil der Traften wird 7½ Kilometer unterhalb Schulitz in Brahemünde eingeflößt. Sowohl für die Schulitzer Industriellen, wie für diejenigen Holzinteressenten, deren Hölzer die Brahemünder Schleuse passiren müssen, ist es von erheblichem Vortheil, wenn die Holztraften aus Rußland und Galizien — wie es auch bisher üblich gewesen ist — durch ein und dieselbe Bemannung direkt hierher geliefert werden. Für diese Lieferungen ist Schulitz stets der Erfüllungs- und Ablieferungsort. Auch für unverkaufte Hölzer ist es vortheilhafter, wenn solche bei Schulitz angestellt werden; die Kosten der Verflößung werden dadurch wesentlich vermindert. Die Weiterbeförderung der Traften von hier nach der Hafenschleuse Brahemünde ist in kurzer Zeit und mit geringem Kostenaufwande zu bewirken; ebenso bequem wäre die Weiterbeförderung der Traften aus dem anzulegenden Hafen bei Weichselhof. Wesentlich schwieriger und kostspieliger würde sich die Flößerei gestalten, wenn die Flößer bereits bei Korzeniec-Kämpe abgelohnt und die Traften von dem Thorner Hafen abgeholt werden müßten. Für den Transport von Traften nach Danzig ist es gleich, ob dieselben vom Thorner oder Schulitzer Hafen weiter befördert werden.

Auf der Strecke von Korzeniec-Kämpe bis Schulitz befindet sich weder eine Schneidemühle noch eine Holzablage.

Die Anlage eines Holzhafens bei Thorn würde auch insofern wenig seinem Zwecke entsprechen, als derselbe ca. 8 Kilometer unterhalb der Stadt gelegen und deshalb für die Sägewerke in Thorn ohne Bedeutung ist; zur Anlage neuer Etablissements ist das dafür bereitstehende Terrain nicht genügend.

Für den Bau des Hafens bei Schulitz spricht auch der Umstand, daß die Anlage hier mit geringeren Kosten herzustellen ist und daß mit der Hafenanlage zweckmäßig eine Eindeichung der Niederungsortschaften Grätz und Getau verbunden werden kann. Bei den Hochwässern und Eisgängen haben besonders die Bewohner der letztgenannten Gemeinde durch Versandung ihrer Ländereien schwer gelitten und es sind ihnen in Folge dessen staatlicherseits Darlehne zu mäßigem Zinsfuß gewährt worden.

Zu berücksichtigen bleibt ferner, daß der Deich hier wesentlich zur Regulirung des Weichselstromes beitragen würde.

Alles Uebrige, was ein Hafen bei Thorn bietet, wird auch durch einen Hafen bei Schulitz erreicht. Gefahren, welche den Traften drohen,

die zu längerem Aufenthalt auf der Weichsel genöthigt sind, wären beseitigt; die Schifffahrt würde durch das Freiwerden des Stromes gewinnen und die fiskalischen Uferschutzwerke wären vor der Beschädigung durch anlegende Traften gesichert.

Das zur Hafenanlage in Aussicht genommene Gelände ist so beschaffen, daß der Hafen jederzeit nach Bedarf erweitert werden kann. Das Hochwasserprofil wird durch den Hafen nicht eingeschränkt. Eine Verbindung des Schulitzer Hafens mit der nahe belegenen Schneidemühl—Thorn—Insterburger Bahn wäre mit verhältnißmäßig geringen Kosten zu erreichen.“

Darauf wurden wir von dem Herrn Regierungspräsidenten zu einer gutachtlichen Aeußerung über das neue Projekt aufgefordert, die wir wie folgt abgaben:

„Euer Hochwohlgeboren übersenden wir nachstehend gehorsamst unser Gutachten zu der Eingabe der Schulitzer Interessenten. Zunächst können wir nur mit Befriedigung feststellen, daß die von uns seit Jahrzehnten vertretene Ueberzeugung von der Nothwendigkeit eines Holzhafens zwischen der Grenze und Brahemünde in immer weiteren Kreisen Wurzel gefaßt hat. In Uebereinstimmung mit unserer Denkschrift vom Jahre 1898 führt die Eingabe aus, daß diejenigen Traften, die schon verkauft und nach dem Westen bestimmt sind, sich wegen Ueberfüllung des Brahnauer Hafens häufig gezwungen sehen, auf freiem Strome liegen zu bleiben, wo sie allen Gefahren des Sturmes und des Hochwassers ausgesetzt sind. Es kommen aber ferner noch die unverkauften Hölzer in Frage, die, selbst wenn Platz vorhanden wäre, den Brahnauer Hafen nicht benutzen könnten, da ja noch nicht feststeht, ob sie in der Richtung nach Danzig oder nach Bromberg zur Verflößung kommen werden, ganz abgesehen davon, daß sie ohne Nachtheil den Holzmarkt, der sich hauptsächlich bei Thorn abspielt, nicht verlassen können. Nicht minder wäre aber auch für die Schneidemühlen von Thorn und Schulitz ein Schutzhafen von hohem Werthe, denn diese brauchten dann ihr Holz nicht sofort, um es der Gefahr zu entziehen, auszuwaschen, könnten es vielmehr bis kurz vor dem Gebrauch im Wasser liegen lassen, wodurch auch das Blauwerden der Hölzer vermieden würde.

Steht es sonach fest, daß die Herstellung eines Holzhafens zwischen der Grenze und der Brahemünde eine dringende Nothwendigkeit ist, so fragt es sich, an welcher Stelle er gebaut werden muß, um den größten Nutzen zu bringen. Ohne Zweifel müßte er in möglichster Nähe der Grenze angelegt werden. Nachdem es sich

herausgestellt hatte, daß sowohl zwischen der Grenze und Thorn als auch dicht unterhalb Thorns die Anlage eines Hafens nicht angängig sei, blieb als einzige Oertlichkeit nur die Korzeniec-Kämpe übrig, die aber auch in jeder Hinsicht den gestellten Anforderungen entsprach. Nachdem daraufhin ein größeres Projekt ausgearbeitet worden ist, daß überall Anklang fand, und nachdem auch die landespolizeiliche Genehmigung bereits ertheilt ist, könnte das plötzlich auftauchende Schulitzer Projekt doch nur dann ernstlich in Frage kommen, wenn es nicht nur das Gleiche, sondern mehr leisten würde, als die zuerst projektirte Anlage. Dies müssen wir aber entschieden bestreiten, ja wir behaupten sogar und werden dies im Weiteren nachweisen, daß ein Hafen bei Schulitz die Gefahr für einen großen Theil der zwischen der Grenze und Brahemünde lagernden Hölzer garnicht beseitigen kann und auch in sonstiger Beziehung hinter einem bei Thorn erbauten Holzhafen zurückstehen muß.

Ein Holzhafen auf der Korzeniec-Kämpe käme nicht nur Thorn, sondern auch den Schulitzer Holzwerken zu Gute, denn diese könnten ihre Traften, soweit man sie nicht sofort auswaschen kann, bis zum Moment des Gebrauchs in den Thorner Hafen legen, woraus sie dann im Bedarfsfalle innerhalb weniger Stunden nach Schulitz geflößt werden würden. Die Schwellen, für die allerdings in Schulitz ein größerer Stapelplatz besteht, werden aber in der Regel nach den mit Gleisen versehenen Auswaschplätzen gebracht, um dort ausgewaschen und sofort verladen zu werden. Auch sie könnten aber, falls ihrer Abfertigung ein Hinderniß entgegenstände, ein einstweiliges sicheres Unterkommen in dem Thorner Hafen finden.

Sollte dagegen der Holzhafen bei Schulitz gebaut werden, so wären Holzhandel und Holzindustrie Thorns vollständig lahmgelegt. Der Holzhandel würde sich wieder von Thorn weg nach Schulitz ziehen, und die Thorner Schneidemühlen hätten von dem Schulitzer Hafen, in den sie doch unmöglich ihre Hölzer legen könnten, nicht nur keine Vortheile, sondern nur Nachtheile, da sie sicherlich durch die überlegene Konkurrenz der Schulitzer Mühlen gänzlich aus dem Markte gedrängt würden. Dann ginge das Wenige, das wir an Holzindustrie besitzen, uns auch noch verloren, und unsere Hoffnung, hier die erforderlichen Bedingungen für die Ansiedelung einer umfangreichen leistungsfähigen Holzindustrie zu schaffen, wäre geschwunden.

Aber nicht nur Thorn sondern der gesammte Holzhandel hat ein Interesse daran, daß der Hafen hier angelegt werde, denn in Thorn, und nicht in Schulitz ist der Hauptmarkt für die auf der

Weichsel eingehenden Hölzer. Früher fand allerdings auch in Schulitz ein lebhafter Holzhandel statt, doch hat er sich in den letzten Dezennien im Anschluß an die hier stattfindende Verzollung immer mehr nach Thorn gezogen, und Schulitz wird nur dann aufgesucht, wenn hier nicht mehr genügender Platz zur Anlegung von Traften vorhanden ist. Es ist dies ja auch ganz natürlich, denn da die Traften zu ihrer Verzollung tagelang hier liegen müssen, so wird diese Zeit zur Besichtigung benutzt, wozu sich Käufer und Verkäufer hier treffen und im Anschluß hieran findet auch der Verkauf der zollamtlich abgefertigten Hölzer hier statt. Ein fernerer Grund, die Hölzer in Thorn zum Verkauf liegen zu lassen, liegt aber noch darin, daß hier auch die Nachfrage der Thorner Schneidemühlen zur Geltung kommt, was sich die Holzimporteure natürlich nicht entgehen lassen wollen.

Die Behauptung der Eingabe, daß die Flößerei sich kostspieliger gestalten müsse, wenn der Hafen bei Thorn gebaut würde, ist hinfällig, denn ebenso wie es beim Import gleichgültig ist, ob die Mannschaften in Thorn oder in Schulitz abgelohnt werden, werden auch, beim Verkauf ab Hafen, für die Weiterverflößung in Thorn keine größeren Kosten als in Schulitz entstehen. In der Eingabe selbst wird ja zugegeben, daß es für den Transport von Traften nach Danzig gleich ist, ob sie vom Thorner oder Schulitzer Hafen weiter befördert werden. Dasselbe trifft natürlich auch für die westlich gelegenen Bestimmungsorte zu.

Es wäre nun zu erwarten, daß sich in der Nähe eines so bedeutenden Holzmarktes, wie es der von Thorn ist, eine umfangreiche Holzindustrie ansiedeln würde, und in der That besteht seit Jahren bei einem Theile der mitteldeutschen Schneidemühlenbesitzer das Bestreben, ihre Betriebe möglichst nahe an unsere Ostgrenze zu legen, um das Material so rasch und so billig wie möglich erwerben zu können. Daher sind bei Bromberg, Brahnau und Schulitz zahlreiche neue Holzwerke entstanden und der einzige Grund dafür, daß Thorn von dieser Bewegung bisher keinen Nutzen gehabt hat, liegt in den örtlichen Verhältnissen unserer Stadt, die der Anlegung von Schneidemühlen nicht günstig sind. Dies würde aber durch einen Holzhafen bei Thorn sofort geändert werden, denn es werden sich alsdann sicherlich zahlreiche Mühlen an unserem, für den Ankauf von Rohmaterial so günstigen Platze ansiedeln. In Folge dessen brauchte weniger Holz nach dem Westen verflößt zu werden, der Brahnauer Hafen würde entlastet und die Durchschleusung der übrigen Hölzer könnte schneller stattfinden. So wäre der Hafen bei Thorn in hervor-

ragendem Maße geeignet, industrielle Neugründungen bei Thorn und somit in der Provinz Westpreußen herbeizuführen, ohne daß die Schulitzer Mühlen irgendwie geschädigt würden. Ja diese könnten, wie erwähnt, den Hafen als Vorrathshafen benutzen, sie wären aber ferner in der Lage, von den in dem Hafen stets vorhandenen großen Holzmengen im Bedarfsfalle neues Material anzukaufen.

Unrichtig ist ferner die Behauptung der Eingabe, daß der Hafen, da er einige Kilometer unterhalb Thorns zu liegen kommen soll, für die Thorner Schneidemühlen keinen Zweck habe, denn schon die warme Unterstützung, die die hiesige Stadtverwaltung unserem Vorgehen hat angedeihen lassen, beweist, daß Thorn von dem Hafen große Vortheile erwartet. Die Thorner Sägewerke werden aber entschieden Nutzen von dem Hafen haben, denn sie werden einen Theil ihrer Hölzer dort im Wasser liegen lassen, um sie im Bedarfsfalle hierher zu transportiren, denn der Hafen wird sicherlich durch ein Anschlußgleise mit der projektirten Bahn Thorn—Scharnau verbunden werden, sodaß das Heranschaffen der Hölzer jedenfalls nicht theurer, als das Abfahren von dem jetzigen Auswaschplatze an der Uferbahn wäre. Ein Theil der Thorner Sägewerke wird aber den Betrieb nach dem Hafen verlegen, der genügenden Platz zur Anlage von Etablissements bietet. Auf dem Projekt ist allerdings nur das schmale Ostende hierfür in Aussicht genommen, da man zur Zeit der Ausarbeitung noch nicht auf die Ansiedelung zahlreicher Fabriken hoffen konnte; doch wird man beim Ausbau des Hafens genügendes Terrain auf der über 3 Kilometer langen Nordseite dicht am Hafen aufschütten können, wodurch wohl die Bedenken der Schulitzer Interessenten gehoben erscheinen.

In der Eingabe wird ferner zu Gunsten des Schulitzer Hafens geltend gemacht, daß der Hafendeich dort wesentlich zur Regulirung des Weichselstromes beitragen werde. Wie weit dies zutrifft, vermögen wir nicht zu beurtheilen, dagegen steht fest, daß von höchst sachverständiger Seite, nämlich der Weichselstrombauverwaltung, der Hafendeich auf der Korzeniec-Kämpe wiederholt als im strombaufiskalischen Interesse direkt als erwünscht bezeichnet worden ist. Ja wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir annehmen, daß der für den Thorner Holzhafen projektirte Deich zur Regulirung des Stromes jedenfalls ausgeführt werden muß, selbst wenn der Hafen nicht zu Stande kommen sollte. Dies würde doch in hervorragendem Maße für unser Projekt sprechen.

Wir möchten nicht unterlassen darauf hinzuweisen, wie wichtig es für die Festung Thorn ist, den Holzhafen in möglichster Nähe zu haben, denn wenn die Festung in Vertheidigungszustand gesetzt werden

soll, ist das Vorhandensein eines großen Holzvorrathes dringend erforderlich, und das würde durch den Hafen gewährleistet werden, während jetzt hier verfügbare Vorräthe stets in verhältnißmäßig nur geringem Umfange vorhanden sind.

Auch für die Zollabfertigung ist es wünschenswerth, daß die unverkauften Hölzer unter Kontrolle des Thorner Zollamtes auf Transitlager in den Hafen gelegt werden können, um beim Verkauf nach dem Inlande in Thorn sofort verzollt zu werden. Die ganze Zollabfertigung würde sich dadurch vereinfachen und sicherer werden, was uns gewiß die Zollverwaltung bestätigen wird, deren Gutachten einzuholen wir ergebenst bitten. Ein Hafen bei Schulitz kann hierfür nicht in Frage kommen, da er dem Eingangsamte Thorn nicht unterstehen würde.

Das Hauptgewicht möchten wir aber darauf legen, daß der Thorner Hafen in erster Linie Schutzhafen sein soll und daß er diese Aufgabe in weitestem Umfange erfüllen kann, während der Schulitzer Hafen dazu nicht im Stande sein wird. Wird beim Vorhandensein des Holzhafens bei Thorn Hochwasser gemeldet, so können die zwischen Schilno und Thorn schwimmenden, sowie die auf dem hiesigen Revisionsfelde zur Zollabfertigung liegenden Traften den Hafen aufsuchen, da ihre Verzollung ja auch dort vorgenommen werden kann; ebenso können die bereits abgefertigten, aber noch unverkauft hier stehenden Hölzer in dem Hafen Schutz finden. Die für Schulitz oder den Brahnauer Hafen bestimmten Traften hätten, soweit sie in Schulitz nicht sofort ausgewaschen oder in Brahnau nicht gleich eingeschleust werden könnten, an sich wohl schon den Hafen einstweilen aufgesucht, sodaß sich auf der ganzen Strecke zwischen Schilno und Brahnau keine einzige Traft befände, die nicht Schutz gefunden hätte.

In den Schulitzer Hafen könnten aber alle diejenigen Traften, die noch nicht zollamtlich abgefertigt wären, bei drohender Gefahr überhaupt nicht verbracht werden, da sie ja sonst der Kontrolle des hiesigen Zollamtes entzogen würden. Sie müßten nach wie vor auf freiem Strome, allen Gefahren des Hochwassers und des Sturmes ausgesetzt, verbleiben. Auch die unverkauften Hölzer würden nur ungern den Thorner Markt verlassen, da sie ja dann die Aussicht verlieren, von Thorner Schneidemühlen gekauft zu werden. Der Schulitzer wäre daher nur ein recht unvollkommener Schutzhafen, denn gerade für die noch unverzollten oder der Verzollung unterliegenden Traften hat der Staat, der die Verzollung anordnet, die Pflicht, Schutz zu schaffen, und eben dies würde der Schulitzer Hafen nicht gewähren

können. Dieser wäre vielmehr in erster Linie nur ein Vorrathshafen für die Schulitzer Schneidemühlen.

Nur nebenbei möchten wir bemerken, daß auch die Schifffahrt sowie die Fischerei, die durch das Umherliegen der Traften auf freiem Strome mannigfach gehindert und gestört werden, nur durch einen bei Thorn erbauten Hafen Aussicht auf möglichst freies Fahrwasser bekommen werden.

Die Behauptung, daß für den Thorner Hafen mehr als für den Schulitzer Hafen aufgewendet werden müßte, schwebt vollständig in der Luft, denn ein Kostenanschlag ist für den Schulitzer Hafen noch nicht angefertigt worden. Es ist aber kaum anzunehmen, daß er, falls er gleich leistungsfähig sein soll, mit geringeren Kosten als der Thorner hergestellt werden könne. Eher scheint das Gegentheil der Fall zu sein, da der Deich bei Schulitz, falls er die Niederung schützen soll, etwa 10 Kilometer lang werden muß, während auf der Korzeniec-Kämpe nur ein 4 Kilometer langer Deich erforderlich ist, wobei noch ins Gewicht fällt, daß dieser Deich allein zur Regulirung, auch ohne daß der Hafen gebaut wird, nöthig ist.

Nachdem wir nachgewiesen zu haben glauben, daß Alles gegen, und Nichts für das Schulitzer Projekt spricht, bitten wir Euer Hochwohlgeboren gehorsamst, unter Berücksichtigung der angeführten Gründe für unser Projekt hochgeneigtest eintreten zu wollen und auch darauf hinzuwirken, daß die schwebende Entscheidung über einen zu dem Bau des Thorner Holzhafens zu leistenden Staatszuschuß nicht länger hinausgeschoben werde."

Mastenkrahne.

Unter dem 14. September ging uns von dem Chef der Weichselstrombauverwaltung, Herrn Oberpräsidenten von Goßler, folgendes Schreiben zu:

„Die Statistik über die Thätigkeit der Mastenkrahne an der Weichsel und Nogat hat ergeben, daß die Anzahl der schweren Masten langsam zurückgeht. Es soll daher die Frage geprüft werden, ob es möglich ist, durch geeignete Mittel, wie Gewährung von Prämien, die Schiffer zu veranlassen, bei Neubeschaffung von Fahrzeugen Vorrichtungen zum Legen und Stellen der Masten auf ihren Fahrzeugen vorzusehen, sodaß in absehbarer Zeit die Krahne außer Betrieb gesetzt werden könnten.

Die Handelskammer ersuche ich ergebenst um gefällige Aeußerung, ob ein solches Vorgehen Erfolg verspricht, insbesondere, wie hoch etwa für die einzelnen Fahrzeuge je nach Tragfähigkeit die Prämie festgesetzt

werden müßte, damit die Schiffer bei Neubeschaffungen zu umlegbaren Masten übergingen."

Unsere Antwort lautete:

„Eurer Excellenz erwidern wir gehorsamst, daß ein langsames Zurückgehen der Kähne mit schweren Masten in Folge Zunahme der Schleppschifffahrt zuzugeben ist, doch ist immerhin die Anzahl der Fahrzeuge mit sogenanntem schweren Geschirr noch recht erheblich. Nach einer oberflächlichen Schätzung verkehren auf der Weichsel etwa 600 Kähne, von denen die Hälfte schwere Masten führt. Für die Thalfahrt werden durchgehends nur leichte Masten benutzt, und diese werden auch jetzt schon ohne Zuhülfenahme der Mastenkrahne von den Schiffern selbst gelegt und aufgestellt. Dagegen können die für die Bergfahrt benutzten schweren Masten, die eine Länge bis zu 100 Fuß und einen Durchmesser von 20—24 Zoll besitzen, ohne die Mastenkrahne nicht gelegt oder gestellt werden. Die von uns befragten Schiffer halten es für gänzlich undurchführbar, Vorrichtungen zum Legen und Stellen der Masten auf ihren Fahrzeugen anzubringen, und sie würden auch wohl kaum durch Gewährung selbst namhafter Prämien dazu bewogen werden können. Die Kähne sind jetzt recht schwach bemannt, und es würde daher durchaus nothwendig sein, bei Anbringung der fraglichen Vorrichtungen die Mannschaften zu verdoppeln, was natürlich eine ungeheure Mehrbelastung, die von dem Schiffergewerbe nicht getragen werden könnte, zur Folge haben müßte. Die Schiffer weisen aber ferner auf die Gefahren hin, die mit der vorgeschlagenen Einrichtung verbunden sein würden, denn bei dem gewaltigen Gewicht von ca. 60 Zentnern würde ein Zerreißen der zum Heben oder Senken benutzten Taue keine Seltenheit sein, und es würden dadurch nicht nur die Kähne, sondern auch Menschenleben gefährdet werden.

Die Beibehaltung der Mastenkrahne ist sonach ein dringendes Bedürfniß, und die Gewährung von Prämien ist jedenfalls nicht geeignet, irgend einen Erfolg herbeizuführen; auch glauben wir nicht, daß in absehbarer Zeit die Kähne mit schwerem Geschirr durch die Zunahme der Schleppschifffahrt werden verdrängt werden.

Wir können daher an Eure Excellenz nur die dringende Bitte richten, im Interesse unserer Weichselschiffer von einer Beseitigung der Mastenkrahne absehen zu wollen."

Hafentarif in Danzig-Neufahrwasser.

Gegen die in dem neuen Tarif vom 7. Januar 1901 für die Erhebung der Hafenabgaben in Danzig-Neufahrwasser liegende Er-

höhung wurden wir in der nachstehenden an den Herrn Handelsminister gerichteten Eingabe vorstellig.

„Euer Excellenz haben soeben in Gemeinschaft mit dem Herrn Finanzminister und dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten einen neuen Tarif für die Erhebung der Hafenabgaben in Danzig-Neufahrwasser veröffentlicht, der bereits am 1. April d. Js. in Kraft treten soll und neben Erhöhung der Hafenabgaben für Seedampfer und der Einführung eines Holzlagergeldes auch eine ganz bedeutende Abgabe für Binnenfahrzeuge bringt, die geeignet erscheint, unsere Weichselschifffahrt ernstlich zu gefährden. Unsere Weichselschiffer leiden jetzt schon an einem fortwährenden Nothstand, woran einmal der fast den ganzen Sommer hindurch recht niedrige Wasserstand und ferner die Unmöglichkeit, mit den großen Weichselkähnen den Bromberger Kanal zu passiren, Schuld ist. Mit einigermaßen voller Ladung können sie überhaupt nur im Frühling und Herbst schwimmen, und es erscheint daher unbillig, die Hafengebühren ohne Rücksicht auf die Ladung nur nach der Tragfähigkeit zu erheben. Aber auch die absolute Höhe der Gebühren ist viel zu bedeutend und würde der Binnenschifffahrt einen schweren Schlag versetzen, denn da die Schiffer bei vielen, von der Eisenbahn zu einem sehr billigen Tarif beförderten Artikeln schon jetzt nicht mit der Bahn konkurriren können, so werden sich nach Einführung des Tarifs noch mehr Artikel vom Wasserwege abwenden. Die hohe Belastung erscheint aber auch deshalb unbillig, weil die kostspieligen Hafeneinrichtungen doch hauptsächlich im Interesse der Seeschifffahrt getroffen worden sind, denn für die Binnenschifffahrt genügen ja ziemlich primitive Bauten, wie man sie sonst an den Binnenhäfen der Weichsel findet. Auch in anderen Seehäfen, wie Königsberg, Elbing, Stettin und Hamburg zahlen die Binnenschiffer entweder gar keine oder nur eine sehr geringe Gebühr.

Wir bitten Eure Excellenz daher gehorsamst und dringend, im Interesse unserer Weichselschifffahrt eine Beseitigung oder, falls dies nicht durchführbar sein sollte, doch eine erhebliche Ermäßigung der Abgaben für die Binnenschiffer in Danzig-Neufahrwasser herbeiführen zu wollen.“

Schifffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstraßen.

Ebenso wandten wir uns gegen die beabsichtigte Erhöhung der Schifffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstraßen, indem wir dem Herrn Regierungspräsidenten in Potsdam unter dem 26. Februar 1901 schrieben:

„Euer Hochwohlgeboren haben unter dem 26. November v. Js. zwei Entwürfe eines neuen Tarifs für die Schifffahrts- und Flößereiabgaben auf den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder verschiedenen Korporationen zur gutachtlichen Aeußerung übersandt. Wenn wir auch nicht aufgefordert worden sind, Stellung zu diesen Entwürfen zu nehmen, so halten wir uns doch hierzu verpflichtet, da auch die wirthschaftlichen Interessen unseres Bezirkes von der Gestaltung der Gebührentarife auf den märkischen Wasserstraßen berührt werden. Schon jetzt werden beträchtliche Gütermengen von Thorn aus nach Berlin, Magdeburg und Hamburg auf dem Binnenschifffahrtswege verfrachtet, und zwar handelt es sich meist um landwirthschaftliche Massenartikel wie Holz, Gerste, Melasse ꝛc. Es läßt sich mit Bestimmtheit erwarten, daß nach Annahme der jetzt dem Abgeordnetenhause zugegangenen wasserwirthschaftlichen Vorlage dieser Binnenschifffahrtsverkehr noch eine beträchtliche Zunahme erfahren wird, da alsdann Fahrzeuge mit viel größerer Tragfähigkeit den Bromberger Kanal werden passiren können. Wir müssen daher auch unsere Stimme erheben, wenn dieser Verkehr durch einen zu hohen Gebührentarif gefährdet werden kann. Es ist nun in der That die Höhe des neuen, von Euer Hochwohlgeboren entworfenen Tarifs, die uns zu solchen Befürchtungen Anlaß giebt, denn mit dem Prinzip, daß die Erhebung der Abgaben in der Hauptsache nach der Ladung statt wie bisher nach der Tragfähigkeit der Schiffe durchgeführt werden soll, sind wir durchaus einverstanden und können es auch nur billigen, daß bei leeren Schiffen ein geringer Gebührensatz nach der Tragfähigkeit erhoben wird. Dagegen erscheint es uns zu weitgehend, wenn die in den Schiffen zur Verfrachtung gelangenden Güter ihrem Werthe nach in fünf Klassen getheilt werden, zumal da auf anderen preußischen Kanälen die Eintheilung in drei Klassen als ausreichend betrachtet wird und es doch im Interesse der Schifffahrt liegt, daß diese Klasseneintheilung einheitlich gestaltet werde.

Eine Erhöhung der jetzigen Gebühren erscheint uns aber weder geboten noch zweckmäßig. Schon bei den jetzigen Gebühren findet ja, wie aus dem Gutachten der Breslauer Handelskammer hervorgeht, der Staat voll seine Rechnung, da neben der Deckung der Unterhaltungs- und Verwaltungskosten auch eine hinreichende Verzinsung der aufgewendeten Baukapitalien erzielt wird. Eine Erhöhung der Gebühren erscheint aber auch nicht zweckmäßig, da dadurch die Wasserstraßen für den Osten, der eine möglichst billige Verfrachtung seiner Massenartikel nach dem Westen anstreben muß, weniger vortheilhaft erscheinen und daher leicht die Stimmung des Ostens, soweit sie jetzt für die Kanal-

vorlage ist, theilweise umschlagen könnte. Es wird zwar nun in der den Tarifen beigegebenen Erläuterung ausgeführt, daß die neuen Abgabensätze so bemessen seien, daß sie — abgesehen von den Zuschlägen für Schleusenknechtsgebühren und Brückengelder — ungefähr dasselbe finanzielle Ergebniß liefern, das bei Aufrechterhaltung des jetzigen Tragfähigkeitstarifes durch die genauere Ermittelung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge in Folge der neuen Aichungsvorschriften erzielt werden würde. Da aber nun durch das neue Aichungsverfahren eine um 40 % höhere Tragfähigkeit ermittelt worden ist, so bedeutet der neue Tarif thatsächlich eine um etwa die Hälfte höhere Belastung des Verkehrs. Einzelne, den höheren Werthklassen zugerechneten Güter werden aber eine viel schärfere Belastung erhalten, sodaß es vielleicht für viele Güter fraglich wird, ob sie den Schifffahrtsweg überhaupt noch benutzen können.

Es liegen Euer Hochwohlgeboren ja verschiedene ausführliche Gutachten der näher betheiligten Körperschaften vor, und wir schließen uns insbesondere der Eingabe der Handelskammer zu Breslau an und bitten Euer Hochwohlgeboren gehorsamst, neben einer Verringerung der Werthklassen auch eine Herabsetzung der Gebühren soweit, daß die Gesammtbelastung der Schifffahrt nicht höher als bisher wird, herbeizuführen."

Untersuchung der Wasserverhältnisse in der Provinz Westpreußen.

Mitte Februar 1901 erhielten wir von dem Herrn Regierungspräsidenten in Marienwerder folgende Verfügung:

„Im Auftrage des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe wird Herr Professor R. Holz aus Aachen im April d. Js. die Provinz Westpreußen zur Untersuchung der Wasserverhältnisse bereisen.

Es sollen dabei nicht nur die größeren Flußläufe Radaune und Brahe, welche letztere an der Schleuse in Mühlhof noch namhafte, bisher ungenutzte Wasserkräfte besitzt, berücksichtigt, sondern auch die kleineren Wasserläufe in den Kreis der Untersuchung gezogen werden. Bei den letzteren ist namentlich die Feststellung erwünscht, welche von ihnen sich etwa zur Ausnutzung durch Betriebe der Kleineisenindustrie oder ähnlicher Gewerbe mit geringem Kraftbedarf besonders eignen und welche Verbesserungen an den hierfür in Betracht kommenden Gefällstrecken angebracht erscheinen.

Ich setze die Handelskammer hiervon mit dem Ersuchen ergebenst in Kenntniß, die betheiligten industriellen Kreise des Kammerbezirks auf die Reise des Professors Holz und deren Zweck aufmerksam zu

machen, sowie bis zum 1. März d. Js. etwaige Wünsche hinsichtlich der Reise zu äußern und mir dort vorhandenes Material, welches für den fraglichen Zweck von Bedeutung sein könnte, zur Verfügung zu stellen."

Wir erwiderten darauf zunächst unter dem 8. März:

„Euer Hochwohlgeboren berichten wir gehorsamst, daß für unseren Bezirk wohl vor allen Dingen die Drewenz eine eingehende Untersuchung verdient. Sie hat ein ziemlich großes Gefälle, und es wird deshalb bei ihrem vielfach recht gewundenen Lauf leicht möglich sein, durch geeignete Durchstiche Wasserkräfte zu gewinnen, die entweder für die Landwirthschaft oder für Gewerbebetriebe mit geringem Kraftbedarf nutzbar gemacht werden könnten. Von großem Interesse würde es für uns sein, wenn Herr Professor Holz bei Untersuchung der Drewenz auch die Möglichkeit einer Schiffbarmachung der Drewenz ins Auge fassen würde. Vielleicht könnte auch das grüne Fließ, das namentlich in seinem unteren Laufe ein beträchtliches Gefälle hat, daraufhin untersucht werden, ob sich nicht eine bessere Ausnutzung als bisher ermöglichen ließe."

Nach Eingang weiteren Materials ließen wir unter dem 13. März noch den nachstehenden Bericht folgen:

„Euer Hochwohlgeboren berichten wir im Anschluß an unser Schreiben vom 8. d. Mts. gehorsamst, daß es sich vielleicht empfehlen dürfte, Herrn Professor Holz auf die Thorner Bache hinzuweisen, um sie daraufhin zu untersuchen, ob ihr nicht eine größere und möglichst gleichbleibende Wassermenge zugeführt werden könnte. Hierdurch würden nicht nur die bereits bestehenden industriellen Anlagen in und um Thorn mit einer bestimmten Kraft versorgt werden, sondern es würden auch die vom Hoflebener See abwärts gelegenen großen und kleinen Wirthschaften von dem Uebelstande des zeitweiligen Wassermangels befreit werden, der sich seit einer Reihe von Jahren stetig zunehmend bemerkbar macht. Es fehlt jetzt häufig an Wasser für landwirthschaftliche Zwecke, das sonst theils aus der fließenden Bache, theils aus den vom Grundwasser gespeisten Brunnen entnommen wurde. Das Wasser zum Tränken des Viehs, zur Speisung von Maschinen ꝛc. muß dann meilenweit mittelst Wagen geholt werden. Die Hauptursache dieses Wassermangels bildet die im Jahre 1859 von dem damaligen Besitzer des Gutes Hofleben am Ausfluß des Hoflebener Sees angelegte Stauschleuse, mittelst welcher das Wasser nach der tiefer gelegenen Richnauer Bache abgeleitet wird. Wie weit hierin eine Abänderung zu erreichen sein wird, muß ja Gegenstand eines besonderen Vorgehens

bilden. Bei der bevorstehenden Reise des Herrn Professor Holz würde es sich darum handeln zu untersuchen, ob andere, zur Verfügung stehende, bisher unbenutzte Wassergebiete an die Thorner Bache angeschlossen werden können.

Aus Lautenburg ist uns ferner ein Bericht zugegangen, worin verschiedene Verbesserungen des Welleflusses gewünscht werden. Darnach scheint auch die Welle einer näheren Untersuchung würdig zu sein, und wir gestatten uns daher, die vorgebrachten Wünsche hier anzuführen.

1. Es ist wünschenswerth, eine Verbindung der Welle mit der Soldau bei dem Dorfe Neuhof herzustellen. Ein Durchbruch von der Soldau nach der Welle hat hier bereits im Jahre 1888 stattgefunden, wie dies aus einer jetzt noch bestehenden kanalartigen Vertiefung zu ersehen ist. Der Abfluß der höher gelegenen Soldau nach der Welle wird nur durch einen aufgeschütteten Damm verhindert, an dessen Stelle eine regelrechte Schleuse gebaut werden müßte. Dann könnte im Sommer der Wasserstand der Welle erhöht werden, um die daran liegenden Betriebe mit größerer Betriebskraft zu versehen, und gleichzeitig würden in der Heuernte die zu den Gütern Grodtken, Przelenk und Lensk gehörigen Wiesen, die jetzt gänzlich versumpft und daher werthlos sind, trocken gelegt werden.

2. Der ganze Wellefluß müßte von seinem Eintritt nach Westpreußen ab gründlich entkrautet werden, denn die Sohle des Flusses wird durch die ungeheure Masse Kraut (Wasserpest) gehoben und das Wasser tritt in Folge dessen über die Ufer auf die anliegenden Wiesen, die dadurch vollständig versumpfen. Natürlich geht dadurch auch viel Wasser verloren. Außerdem wird im Winter durch das Grundeis eine Menge Kraut losgerissen, das sich an den Schutzgittern der Stauanlagen festsetzt und die Turbinen verstopft.

3. Die Welle müßte hinter der Schleuse der Mühle Olszewo bei Lautenburg ausgebaggert werden, um die Leistungsfähigkeit dieses Betriebes zu heben.

4. Bei Okullis wäre eine Stauanlage herzustellen zur Beschaffung von Kraft für ein Elektrizitätswerk, das für die Stadt Lautenburg Verwendung finden könnte. Das Gefälle bei Olszewo ist sehr stark, auch eignet sich das Terrain gut zur Anlage eines Betriebes.

5. Die an vielen Stellen vorhandenen kahlen Abhänge wären insbesondere dort, wo sie aus losem Sande bestehen, durch Anpflanzungen zu befestigen, um die Welle vor Versandung zu schützen.

6. Die Rieselung bei Grabecz müßte regulirt werden, und zwar

wären die Rieselungsgräben, speziell der Hauptgraben, zu räumen, damit die Sohle gesenkt wird.

7. Die Merkpfähle müßten revidirt werden, damit die stromab gelegenen Betriebe vor Benachtheiligung durch die oberhalb gelegenen Stauanlagen geschützt werden.

8. Die Mühlenteiche vor den Mühlen Kurzierky und Kurier wären, weil sie stark versumpft sind, zu räumen.

9. Der Welleflußz wäre an mehreren Stellen zur Ermöglichung eines schnelleren Laufes und Verringerung der Hochwassergefahr zu korrigiren."

3. Post-, Telegraphen- und Telephonwesen.

Nachsendung von Postsachen.

Unter dem 18. Oktober erhielten wir von dem hiesigen Postamte nachstehendes Schreiben:

„Seit Einführung der ermäßigten Ortstaxe für Postkarten, Drucksachen, Waarenproben und Geschäftspapiere ist die Zahl der mit Porto belasteten Briefsendungen erheblich gestiegen, weil die Postkarten ꝛc., die früher ohne Nachtaxe nachgesandt wurden, nunmehr, wenn sie aus dem Ortsverkehr in den Fernverkehr übergehen, mit Nachtaxe belegt werden müssen.

Die Verrechnung und Einziehung dieser Beträge verursacht mancherlei Unzuträglichkeiten und trägt nicht unwesentlich zur Verlangsamung der Bestellung bei. Die Nachtaxebeträge sind nicht beträchtlich genug, um für die Weiterungen, die mit der Behandlung der in Betracht kommenden Sendungen verbunden sind, eine angemessene Entschädigung zu bieten, zumal die Annahme der Sendungen zum großen Theile vom Empfänger verweigert wird. Um den Unzuträglichkeiten, die sich aus der Behandlung der aus dem Ortsverkehr nachgesandten Briefsendungen ergeben, thunlichst zu begegnen, ist in Anregung gebracht worden, eine Aenderung der Postordnung dahin herbeizuführen, daß Drucksachen, Waarenproben und Geschäftspapiere, die für den Ortsverkehr frankirt sind, nicht in den Fernverkehr nachgesandt, sondern als unbestellbar behandelt werden.

Zugegeben muß werden, daß diese Sendungen für den Empfänger selten von solcher Bedeutung sind, daß auf ihre Nachsendung Werth gelegt wird. Das beweist die große Zahl der vom Empfänger zurückgewiesenen derartigen Sendungen. Dem Absender aber wird es erwünscht sein, nicht mehr Nachtaxebeträge für die beim Empfänger nicht angebrachten Sendungen zahlen zu müssen.

Es wäre erwünscht, die Stellung der Geschäftstreibenden, die als

Absender der meisten Sendungen besonders bei einer Aenderung der Nachsendungsvorschriften interessirt sind, zu der Frage kennen zu lernen.

Die Handelskammer bittet das Postamt daher ergebenst, ihre Mitglieder gelegentlich der nächsten Sitzung zu einer gutachtlichen Aeußerung hierüber auffordern zu wollen; dabei möchte noch festzustellen sein, ob es empfehlenswerth erscheint, die oben bezeichneten Sendungen an solche Empfänger, die sich nur vorübergehend außerhalb des Bereichs der Ortstaxe aufhalten, nicht als unbestellbar zu behandeln, sondern in die Briefkasten der Empfänger zu legen oder bei der Bestellpostanstalt aufzubewahren."

Wir erwiderten darauf:

„Wir halten es für unbedenklich, eine Aenderung der Postordnung dahin herbeizuführen, daß Drucksachen, Waarenproben und Geschäftspapiere, die für den Ortsverkehr frankirt sind, nicht in den Fernverkehr nachgesandt, sondern als unbestellbar behandelt werden. Falls der Adressat nur vorübergehend abwesend wäre, so könnten Drucksachen und Waarenproben in den Briefkasten des Empfängers gelegt oder bei der Bestellpostanstalt aufbewahrt werden, dagegen müßten Geschäftspapiere jedenfalls dem Absender sofort wieder zugestellt werden."

Postschalterstunden am Sonntag.

Auf unseren Antrag genehmigte die Oberpostdirektion in Danzig unter dem 5. Juni, daß die Postschalter in Thorn an Sonn- und allgemeinen Feiertagen für die Folge statt von 6 bis 7 Uhr Nachmittags in der Zeit von 12 bis 1 Uhr Mittags geöffnet gehalten werden.

Fernsprechverkehr zwischen Thorn und Breslau.

Unter dem 22. Februar 1901 schrieben wir an die Oberpostdirektion in Danzig:

„Die Kaiserliche Oberpostdirektion hat uns in dem geehrten Schreiben vom 7. April 1900 — III 3638 — auf unsere Eingabe vom 24. Februar dahin beschieden, daß Thorn zum Sprechverkehr mit Breslau zugelassen werden würde, sobald die zur Entlastung der vorhandenen Leitungen bestimmten Fernsprech-Verbindungen fertig gestellt sein würden. Laut Mittheilung der Kaiserlichen Oberpostdirektion zu Breslau ist nunmehr der Fernsprechverkehr zwischen Breslau einerseits und Bromberg, Inowrazlaw und Gnesen andererseits hergestellt worden, und es sind damit die Vorbedingungen für einen Sprechverkehr Breslaus mit Thorn erfüllt. Wir bitten deshalb die Kaiserliche Oberpostdirektion

ergebenst, verfügen zu wollen, daß Thorn baldmöglichst zum Fernsprechverkehr mit Breslau zugelassen werde."

Darauf erhielten wir den Bescheid, daß der Sprechverkehr zwischen Thorn und Breslau von dem Herrn Staatssekretär des Reichspostamts mit Gültigkeit vom 15. März an genehmigt worden sei.

III. Zoll- und Steuerwesen.

Neuabschluß von Handelsverträgen.

Die Vereinigung ostdeutscher Handelskammern, der auch wir angehören, richtete unter dem 10. Juli nachstehende Petition an den Deutschen Reichskanzler:

„Eine kürzlich durch die Presse gegangene, vielfach für offiziös gehaltene Notiz, wonach durch das demnächst dem Reichstage vorzu legende Zolltarifgesetz das System des Maximal- und Minimaltarifs in Deutschland zur Anwendung gebracht werden solle, hat in den weitesten Kreisen von Handel und Industrie die lebhafteste Besorgniß hervorgerufen.

Dieses System hat seinem Erfinderstaat Frankreich so wenig Vortheile gebracht, hat es in einen langwierigen, im höchsten Grade verlustbringenden Zollkrieg mit der Schweiz verwickelt, der sich überhaupt nur durch Aufgeben wichtiger Positionen des Minimaltarifs beendigen ließ, daß das Beispiel nichts weniger als verlockend erscheinen kann.

Gleichzeitig hat Deutschland seit dem Inkraftreten der seit 1891 abgeschlossenen Handelsverträge einen so außerordentlichen wirthschaftlichen Aufschwung genommen, hat seine Ausfuhr eine so gewaltige Steigerung erfahren, daß der Segen der dabei befolgten Methode — wenn auch selbstverständlich kein Handelsvertrag alle Wünsche befriedigen kann — von Handel und Industrie willig anerkannt wird.

Das System des Maximal- und Minimaltarifs kann allenfalls von einem Lande ohne Schaden angewendet werden, das seine Industrie unter hohem Zollschutz erst entwickeln will, dessen Ausfuhr überwiegend aus Waaren besteht, welche es, wie z. B. Baumwolle, Flachs, Jute, Wolle, Weizen, Mais, Kaffee u. A. m. auf dem Weltmarkte absetzen kann, bei denen es also nicht darauf ankommt, ein bestimmtes Absatzgebiet zu erobern oder zu erhalten. Aber schon ein fast ausschließlich Rohstoffe exportirendes Land, wie Rußland, vermochte dieses System nicht aufrecht zu erhalten, sondern war zum Abschluß eines Tarifvertrages mit Deutschland gezwungen, wollte es für einige seiner

wichtigsten Exportartikel, namentlich für Roggen, sich die Absatzmöglichkeit erhalten.

Je mehr aber ein Land darauf angewiesen ist, Rohstoffe, die Weltmarktswaare sind, einzuführen, um so weniger Bedeutung als Kompensationsobjekt besitzt für dasselbe der Minimaltarif; denn für eine Weltmarktswaare ist es dem diese exportirenden Staat ziemlich gleichgültig, ob ihm ein auf deren Einfuhr angewiesenes Land den höheren oder den niederen Zoll einräumt; denn letzteres ist dann genöthigt, diese Waaren aus anderen Ländern einzuführen, und in die dadurch entstehende Lücke auf dem Weltmarkte tritt die Provenienz, welche von einem Absatzgebiete durch den höheren Zoll ausgeschlossen ist. Durch Anwendung des Maximaltarifs wird damit nur der auf den Rohstoff angewiesene Konsument geschädigt, der in der Freiheit seiner Bezüge empfindlich beeinträchtigt wird.

Wenn darüber, was als Rohstoff, was als Halb-, was als Fertigfabrikat anzusprechen ist, die Auffassungen auseinandergehen, so steht doch unzweifelhaft fest, daß Deutschland ein vorwiegend Rohstoffe einführendes, Fabrikate ausführendes Land ist.

Deutschlands Einfuhr im Spezialhandel nach Abzug der Edelmetalle bestand in 1899 zu $68^3/_4$ % aus Rohstoffen und Abfällen, während dieselben nur 19,4 % seiner Ausfuhr ausmachen; dabei ist in letzterer noch die Wiederausfuhr eingeführter Rohstoffe aus dem freien Verkehr mit enthalten. An der Einfuhr Deutschlands waren Fertigfabrikate nur mit 17,5 %, Halbfabrikate mit $13^3/_4$ % betheiligt; dagegen belief sich der Antheil der Fertigfabrikate an der Ausfuhr auf 63,7 %, derjenige der Halbfabrikate auf 16,9 %.

Es kann zugegeben werden, daß die differentielle Zollbehandlung gewisser Rohstoffe für den einen oder den anderen der dieselben exportirenden Staaten sehr nachtheilig sein kann; namentlich wird das dann der Fall sein, wenn für die bezügliche Waare nur wenige Konsumländer vorhanden sind, wie z. B. bei Roggen, wo lediglich Deutschland als wichtiger Importstaat in Betracht kommt; ferner bei Artikeln, die ihrer Art nach nicht Weltmarktswaare sind, wie frische Gemüse, Früchte, Wein u. A. m. Ja, auch bei Waaren, die in den verschiedensten Ländern gleichmäßig gebraucht werden, kann der höhere Zoll eines Einfuhrlandes für ein Ausfuhrland recht schadenbringend sein, wenn das letztere seiner geographischen Lage nach auf die Ausfuhr nach dem ersteren angewiesen ist, den eigentlichen Weltmarkt vielfach nur unter Aufwendung bedeutend höherer Frachtkosten erreichen kann; es trifft dies namentlich bezüglich Rußlands und Oesterreich-

Ungarns in ihrem Absatz nach Deutschland zu; aber dieses Moment kommt nicht in Betracht bei allen auf dem Seewege eingehenden Erzeugnissen; und der Seehandel macht mehr als 70 % des gesammten deutschen Außenhandels aus.

Mehr als $^2/_3$ Milliarden Mark werthet allein die deutsche Einfuhr von Spinnstoffen mit Ausnahme von Seide, während unsere Seiden- und Halbseidenindustrie außerdem allein an ungefärbter Floret- und Rohseide und Seidenabfällen für 136 Millionen Mark einführte, d. s. zusammen bereits 16 % des Werthes der deutschen Einfuhr; mehr als 7 % derselben entfallen auf Holz- und Schnitzstoffe, 4,2 % auf Häute, Haare, Federn, Borsten, 3,6 % auf Rohstoffe der chemischen Industrie und Düngemittel, 3,4 % auf Erden und Erze, 3,5 % auf Kohlen, Theer, Pech, Harz, Asphalt, 3,7 % auf Oel und Fett, 1,6 % auf Petroleum und mineralische Schmieröle, 2,4 % auf Oelfrüchte, 2,6 % auf Mais, 2,5 % auf Gerste (ganz überwiegend Futtergerste), 1,5 % auf Kautschuk, 1,4 % auf Fische, 3,5% auf Kaffee und Cacao, 1,3 % auf Südfrüchte und Gewürze, 1,1 % auf Reis, fast 2 % auf Taback und Thee, 1,7 % auf Pferde, 3,36 % auf Metalle, also allein mehr als zwei Drittel der Gesammteinfuhr besteht aus Erzeugnissen, welche die deutsche Volkswirthschaft aus dem Auslande zu beziehen genöthigt ist, weil sie größtentheils garnicht, anderntheils nicht in genügender Menge oder Güte im Inlande erzeugt werden. Aber auch unter den anderen Einfuhrartikeln befinden sich zum großen Theile solche, die wir — weil eine entsprechende Produktionssteigerung im Inlande ausgeschlossen ist — aus dem Auslande beziehen müssen. so die 3 % der Gesammteinfuhr ausmachenden „Thiere und thierischen Produkte, anderweit nicht genannt“, worunter allein Eier 90,6 Millionen Mark, Därme 23,36 Millionen Mark, lebendes Federvieh 31,4 Millionen Mark ausmachen. In Wirklichkeit kann auch Deutschland die Einfuhr von Getreide und anderen Erzeugnissen des Landbaues nicht entbehren; selbst bei einander folgenden, so glänzenden Ernten, wie sie die letzten beiden Jahre gezeitigt haben, ergiebt sich das Bedürfniß einer Mehreinfuhr im Werthe von $^3/_4$ Milliarden Mark, und trotz stark steigender Zunahme der Produktivität der heimischen Landwirthschaft ist bei der gleichzeitigen rapiden Bevölkerungszunahme auch in Zeiten glänzender Ernten nicht daran zu denken, daß wir dauernd unsern Bedarf selbst decken.

Die Versagung des Minimaltarifs an einzelne wichtige Exportstaaten vorerwähnter Erzeugnisse wird demnach die inländischen Verbraucher bezw. Weiterverarbeiter viel mehr schädigen, als die Produ-

zenten und Exporteure jener Länder. Mit einem Differentialzoll auf Spinnstoffe, Getreide, Kaffee, Thee, Taback, Gewürze, Metalle, Holz, Erze, chemische Rohstoffe, Oelfrüchte und Oele, Fette, thierische Produkte, Häute würde Deutschland lediglich sich ins eigene Fleisch schneiden.

Unsere Einfuhr von Halbfabrikaten besteht in erster Linie aus Garnen, bei denen dem Interesse der Spinner auf hohen Zollschutz das überwiegende der Weberei und Wirkerei, sowie der Konfektionsindustrie, d. h. der bedeutendsten Exportindustrieen Deutschlands, gegenübersteht; außerdem kommen bei der Einfuhr von Halbfabrikaten noch wesentlich solche der Eisen- und Metallindustrie, der Holz-, Papier- und Lederindustrie, sowie der chemischen Industrie, schließlich Oele u. A. m. in Betracht.

Mit Ausnahme von den Erzeugnissen der Oelmüllerei überwiegt aber in sämmtlichen Industriezweigen die Ausfuhr der Fertigfabrikate die Einfuhr; der zwingendste Beweis dafür, daß Deutschlands Industrie auf die Sicherung der Ausfuhr viel höheren Werth legen muß, als auf den Schutz gegen die Einfuhr fremder Fabrikate.

Es ist eine vielfach verbreitete Ansicht, daß der innere Markt für die Industrie eine so überwiegende Bedeutung habe, daß dem gegenüber der Absatz ins Ausland nur wenig ins Gewicht falle; insbesondere sei an dem wirthschaftlichen Aufschwung der letzten Jahre der Inlandsbedarf ganz anders als die Steigerung der Ausfuhr betheiligt gewesen.

Abgesehen davon, daß gegenüber dem Jahre 1894 die Ausfuhr Deutschlands um rund $^5/_4$ Milliarden Mark oder um ca. 40 % gestiegen ist, beruht diese Behauptung auf der durchaus unrichtigen Auffassung, daß nur jene Arbeitsleistung auf Rechnung der Ausfuhr zu setzen sei, die unmittelbar auf die Herstellung des ausgeführten Fabrikats verwendet worden ist. Wer tiefer blickt, sieht, daß auch alle auf die Gewinnung der Rohstoffe und der Hilfsmaterialien, alle auf den Transport dieser sowie der fertigen Waaren verwandte Arbeit, ebenso wie diejenige, welche für die Herstellung der Produktionsmittel: Fabriken, Maschinen 2c., aufgewendet worden ist, thatsächlich auf das Konto der Ausfuhr zu setzen ist; aber schließlich auch alle auf die Beschaffung der Lebensbedürfnisse der in dieser Weise für den Außenhandel Thätigen verwandte Arbeit in Ernährung, Bekleidung, Wohnung, Verkehr ist durch den Außenhandel bedingt, von dem nach sorgfältigen Schätzungen bereits jetzt direkt und indirekt zwei Fünftel der deutschen Bevölkerung leben.

Daß es möglich sei durch Hebung der Kaufkraft der Landwirthschaft, indem deren Erzeugnisse durch Zölle vertheuert werden, der

Industrie einen Ersatz für den Auslandsmarkt zu gewähren, ist für jeden nur einigermaßen an volkswirthschaftliches Denken gewöhnten Menschen ein Unding; die landwirthschaftliche Bevölkerung dürfte in Deutschland bereits heut kaum mehr als 30 % ausmachen, wenigstens im Jahre 1904 auf diesen Prozentsatz angelangt sein und nur ein Bruchtheil derselben würde, wie Euer Durchlaucht selbst zutreffend in der Reichstagssitzung vom 29. März 1895 ausgeführt haben, Vortheil von der künstlichen Preissteigerung von Getreide haben; bei allen übrigen Schichten der Bevölkerung muß aber die Kaufkraft für Industrieartikel in dem Maße abnehmen, als sie genöthigt sind, für Ernährungszwecke erhöhte Ausgaben zu machen. Andererseits geht das wohlverstandene Interesse der heimischen Landwirthschaft dahin, in Handel und Industrie sich kaufkräftige Abnehmer zu erhalten, nicht aber die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie auf den Auslandsmärkten zu schmälern.

Müssen alle diese Thatsachen und Erwägungen zu dem Schluß führen, daß die Sicherung des deutschen Außenhandels die wichtigste Aufgabe der deutschen Handelspolitik ist, so handelt es sich nunmehr darum, wie diese Aufgabe am besten zu lösen ist?

Drei Ziele müssen dabei im Auge behalten werden:

1. Niedrige Zölle, bezw. Zollfreiheit für deutsche Exportwaaren in anderen Staaten;
2. Deutsche Waaren dürfen nirgends höheren Zöllen unterworfen werden, als die anderer Länder;
3. Vertragsmäßige Bindung der Zölle auf möglichst lange Dauer.

Die Festsetzung eines Maximal- und Minimaltarifs d. h. die autonome Regelung der Zölle ist nicht geeignet, eines der vorgenannten Ziele der Verwirklichung näher zu bringen.

Indem die autonome Zollpolitik bei der Aufstellung der Zollsätze lediglich das eigene Interesse des inländischen Zollschutzes berücksichtigt, bietet sie kein Mittel, durch Nachlaß eines eigenen Zolles eine Ermäßigung eines fremden Zolles zu erlangen; das ist um so gefährlicher, als das Beispiel, welches das Deutsche Reich mit seiner Zollpolitik giebt, andere Staaten zur Nachahmung reizen muß. Wenn aber jeder Staat seinen Minimaltarif so einrichtet, daß er die Einfuhr fremder Industrieerzeugnisse thunlichst ausschließt, so leidet unter einem solchen System am Empfindlichsten dasjenige Land, das am meisten auf die Ausfuhr von Fabrikaten angewiesen ist, das ist aber Deutschland.

Gerade weil die deutsche Industrie so entwickelt ist, daß sie auf

dem Weltmarkte unter sonst gleichen Bedingungen die Konkurrenz in fast allen Artikeln mit den anderen Industriestaaten aufzunehmen vermag, muß der deutsche Zolltarif das Mittel geben, im Wege der Verhandlungen gegen Ermäßigung der eigenen Zölle Zollherabsetzungen anderer Staaten zu erlangen. Was nützt unserer Industrie ein Minimaltarif eines Landes, dessen Sätze gerade für unsere Ausfuhrartikel prohibitiv sind; was nützt uns der höchste Zollschutz für die heimische Produktion, die Fernhaltung aller ausländischen Konkurrenz, wenn darüber unsere Ausfuhr gefährdet wird! Bei der den eigenen Bedarf unendlich übersteigenden Leistungsfähigkeit unserer Industrie würde dann eine solche Ueberfüllung des inneren Marktes entstehen, daß jeder Zollschutz illusorisch werden würde.

Was dagegen auf dem Gebiete der Gewinnung oder Erhaltung eines auswärtigen Absatzgebietes erreicht werden kann, das hat namentlich der russische Handelsvertrag gezeigt, dessen die Erwartungen weit übertreffenden, segensreichen Wirkungen gerade von Handel und Industrie der östlichen Landestheile dankbar anerkannt werden.

Das System des Maximal- und Minimaltarifes stellt aber die Handelsbeziehungen zweier Länder auf die nackte Entscheidung: Annehmen oder Ablehnen, macht Verhandlungen und damit eine Verständigung unmöglich. Ist es daher geeignet, die internationalen Handelsbeziehungen aufs Höchste zu erschweren, indem es zur gegenseitigen Zollabsperrung führt, muß es in seinen Konsequenzen erbitterte Zollkriege zeitigen.

Was langanhaltende Zollkriege gerade für Fabrikate ausführende Länder bedeuten, haben wir zu unserem großen Vortheile an den Zollkriegen zwischen Frankreich und der Schweiz, zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien, zu unserem Nachtheile aus dem deutsch-spanischen Zollkriege erfahren.

Die Meistbegünstigungsklausel ist zwar insofern unbequem, als sie uns nöthigt, die einem Staate für Zollvortheile zugebilligte Kompensation ohne Weiteres auch allen anderen mit uns im Meistbegünstigungsverhältniß stehenden Staaten zu gewähren, ohne daß diese nöthig haben, ihrerseits uns Zugeständnisse zu machen.

Dieser Nachtheil erweist sich aber für ein überwiegend Fabrikate ausführendes, Rohstoffe einführendes Land als verhältnißmäßig gering, während gerade die Meistbegünstigung, welche wir anderen Staaten gegenüber genießen, für uns von dem größten Vortheil ist; denn hat das deutsche Fabrikat in einem Lande einen höheren Eingangszoll zu zahlen, als das englische, französische, belgische, schweizerische &c., so wird

es mit wenigen Ausnahmen dadurch von dem betreffenden Markte ausgeschlossen. Gerade Deutschland hat das größte Interesse an der ungeschmälerten Aufrechterhaltung der Meistbegünstigungsklausel, die den weiteren Vortheil besitzt, die Zollschranken, welche den internationalen Güteraustausch hemmen, einigermaßen zu mildern.

Wenn neuerdings vielfach darauf hingewiesen wird, daß durch das Vorgehen der Vereinigten Staaten von Nordamerika die Meistbegünstigung illusorisch gemacht werde, so wird dabei übersehen, daß unsere handelspolitischen Beziehungen mit den Vereinigten Staaten auf dem zwischen diesen und Preußen im Jahre 1828 abgeschlossenen Vertrag beruhen, während die Meistbegünstigung im modernen Sinne erst durch die von Frankreich mit England, Belgien, dem Zollverein &c. Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre abgeschlossenen Verträge geschaffen worden ist. Der Gedanke, den meistbegünstigten Staaten nur seinen Minimaltarif zu gewähren, im Uebrigen aber mit jedem einzelnen Staat darüber hinaus weitere Zollvergünstigungen zu vereinbaren, die nur diesem, keinem Dritten zukommen, ist demnach u. E. weder mit dem Geist, noch mit dem bisher in den Handelsverträgen enthaltenen Wortlaut der Meistbegünstigung vereinbar. Frankreich, das die letztere auf Grund des § 6 des Frankfurter Friedensvertrages bei uns genießt, würde kaum geneigt sein, sich mit einer derart eingeschränkten Meistbegünstigung zu begnügen, ebenso wie wir mit unserem Absatze nach Frankreich bei einer derartigen Auslegung erheblichen Gefahren ausgesetzt sein würden.

Wenn auch zugegeben werden kann, daß man mit einem solchen amerikanischen System der beschränkten Meistbegünstigung den Vereinigten Staaten gegenüber eine gewisse Waffe haben würde, so ist eine solche doch nicht blos minderwerthig, sondern geradezu zweischneidig; sie ist im hohen Grade geeignet, handelspolitische Verwickelungen, Zollkriege herbeizuführen, bei denen wir, die wir überwiegend auf den Export von Fabrikaten, auf die Vermittelung des Verkehrs durch unsere hochentwickelte Schifffahrt angewiesen sind, viel verwundbarer sind, als Nordamerika.

Deutschland hat im Gegentheil alle Ursache, darauf hinzuwirken, daß der Gedanke der Meistbegünstigung nicht in der amerikanischen Verzerrung, sondern in seiner natürlichen Reinheit und Klarheit allgemeine Aufnahme finde. Gerade weil wir ein industriell so hoch entwickeltes Land sind, ist unsere wirthschaftliche Position bei dem Abschluß von Handelsverträgen eine schwache; bei der weitaus überwiegenden Menge der von uns eingeführten Rohprodukte, die über-

wiegend Weltmarktswaare sind, vermag die Höhe unserer Zölle, auch deren Ungleichheit die Mehrzahl der Rohstoffe exportirenden Staaten kaum zu treffen, ebenso wenig wie niedrige Zölle auf Fabrikate von großem Werthe für sie sind, da bei der Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie der Import von industriellen Erzeugnissen doch keinen großen Umfang annehmen kann.

Die Sicherung des Außenhandels erfordert, neben niedrigen, auch stetige Zölle in den Staaten, nach welchen wir exportiren; diese lassen sich nur durch die möglichst weitgehende Bindung der Zollsätze in auf eine lange Reihe von Jahren abgeschlossenen Verträgen erzielen. Eine solche dürfte wiederum nur dadurch zu erreichen sein, daß man sich deutscherseits auch zur Bindung gewisser Zollsätze versteht, daß man nicht deren autonome Festlegung bewirkt, sondern sich zu ihrer vertraglichen Regelung versteht.

Unter dem System der langfristigen Tarif- und Meistbegünstigungsverträge hat Deutschlands Ausfuhr einen Aufschwung genommen, gegen den der aller anderen Staaten weit zurücktritt. Es heißt Deutschlands wirthschaftliche Machtstellung und damit auch seine politische, die auf ersterer beruht, auf das Schwerste gefährden, wenn man in der Zollpolitik die Bahn hochbedenklicher Experimente betreten will, welche die Staaten, welche sie eingeschlagen, nicht zu Erfolgen, sondern zum Zurückbleiben geführt hat.

An Eure Durchlaucht richten wir in Wahrung der uns anvertrauten Interessen von Industrie, Handel und Schifffahrt die ehrerbietige Bitte,

> im hohen Bundesrath dahin wirken zu wollen, daß von der Einführung des Systems des Maximal- und Minimaltarifs bei der Neuordnung der deutschen Zollpolitik Abstand genommen und an dem bewährten System des Abschlusses langfristiger Handels- und Tarifverträge festgehalten werde."

Werthzölle.

Gegen die Einführung von Werthzöllen nahmen wir in einer dem Reichstage übersandten Eingabe Stellung, indem wir ausführten:

„Nach dem von den Herren Abgeordneten Graf von Kanitz, von Kardorff, Dr. Lieber und Münch-Ferber beim hohen Reichstage eingebrachten Gesetzentwurf zur Abänderung des § 6 des Zolltarifgesetzes sollen von zollpflichtigen Waaren, die aus Staaten herstammen, in denen deutsche Waaren der Verzollung nach dem Werthe unter-

worfen sind, insoweit nicht Vertragsbestimmungen entgegenstehen, an Stelle der tarifmäßigen Eingangsabgaben Werthzölle erhoben werden.

Gegen diesen Gesetzentwurf ist u. A. auch das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg i./Pr. bei dem hohen Reichstage vorstellig geworden, und die Ausführungen in der Eingabe vom 22. November erscheinen uns durchaus sachlich und überzeugend. Wir schließen uns deshalb diesem Protest gegen die Einführung von Werthzöllen vollinhaltlich an. Wir verkennen dabei die gute Absicht der Herren Antragsteller keineswegs, denn zweifellos soll die beantragte Bestimmung darauf hinwirken, daß in denjenigen Ländern, in denen noch Werthzölle bestehen, diese abgeschafft werden, und es wird nicht beabsichtigt, dem Prinzip der Werthzölle in unserem Zollsystem allgemein Eingang zu verschaffen. Es ist ohne Weiteres zuzugeben, daß die in einigen Ländern noch üblichen Werthzölle höchst nachtheilig für den Import dorthin wirken, und es wäre deshalb wünschenswerth, wenn man die Beseitigung dieses Verzollungssystems herbeiführen könnte. Wir würden daher auch dem qu. Gesetzentwurf zustimmen, wenn nur einige Aussicht vorläge, daß er einen solchen Erfolg haben würde. Nach allen bisher auf dem Gebiete des Zollwesens gemachten Erfahrungen erscheint aber der Weg der Repressalien der allerungeeignetste, ein anderes Land zu Zugeständnissen zu bewegen, nur der Abschluß von Handelsverträgen kann von Erfolg sein, und wenn sich auch nicht die Abschaffung des Werthzollsystems erreichen läßt, so ist es schon von großem Vortheil, die Meistbegünstigung zu erlangen und gewisse Erleichterungen bei der Verzollung durchzusetzen.

Die Annahme des Gesetzentwurfs der Herren Graf von Kanitz und Genossen würde also keinen Nutzen, sondern nur Schaden stiften, denn die Einführung von Werthzöllen neben den spezifischen Zöllen würde ein Moment größter Unsicherheit für unsern Handel zur Folge haben, da man ja nie im Voraus berechnen könnte, welchen Zoll eine aus dem betroffenen Lande stammende Waare beim Ueberschreiten der Grenze zu entrichten hätte.

Der allergrößte Nachtheil würde aber unsere Zollverwaltung treffen, denn bei Anwendung von Werthzöllen ist ein in jeder Hinsicht gut geschultes, hochstehendes Beamtenpersonal erforderlich, weshalb mannigfache Neuanstellungen und damit große Kosten sich nöthig machen würden. Die Werthverzollung würde sicher auch zu vielen Mißbräuchen Anlaß geben und dadurch Reklamation über Reklamation hervorrufen, umsomehr, als gleichzeitig auch der neue Zolltarif mit seinen neuen Sätzen sich erst einbürgern muß.

Wir können nach alledem den hohen Reichstag nur ehrerbietigst bitten

den von den Herren Abgeordneten Graf von Kanitz, von Kardorff, Dr. Lieber und Münch-Ferber eingebrachten Gesetzentwurf zur Abänderung des § 6 des Zolltarifgesetzes abzulehnen."

Neugestaltung des Zolltarifgesetzes.

Im August übersandte der Herr Minister für Handel und Gewerbe den preußischen Handelsvertretungen folgenden Runderlaß:

„Bei Gelegenheit der Neugestaltung unseres Zolltarifs werden auch die Bestimmungen des Zolltarifgesetzes vom 15. Juli 1879 auf ihre Aenderungsbedürftigkeit zu prüfen sein. Dasselbe ist durch Bekanntmachung vom 24. Mai 1885 (R. G. Bl. S. 111) in neuer Fassung veröffentlicht und seitdem durch die Gesetze vom 18. April 1886 (R. G. Bl. S. 123), vom 14. April 1894 (R. G. Bl. S. 335) und vom 18. Mai 1895 (R. G. Bl. S. 233) geändert worden. Ich ersuche die Handelsvertretungen, etwaige Wünsche und Anregungen, die bei Ihnen inbetreff der Neugestaltung dieses Gesetzes bestehen, mir thunlichst vor Mitte September d. Js. mitzutheilen und lenke Ihre Aufmerksamkeit besonders auf folgende Punkte:

1. Nach § 2 des geltenden Zolltarifgesetzes werden die Gewichtszölle vom Bruttogewichte erhoben;
   a. wenn der Tarif dies ausdrücklich vorschreibt,
   b. bei Waaren, für welche der Zoll 6 Mk. von 100 Kilogramm nicht übersteigt.

Im Uebrigen wird den Gewichtszöllen das Nettogewicht zu Grunde gelegt.

Von verschiedenen Seiten ist vorgeschlagen worden, der Verzollung nach dem Rohgewichte durch Erhöhung der dafür maßgebenden Zollgrenze von 6 Mk. eine weitere Ausdehnung zu geben, während von anderer Seite die Verzollung aller Waaren nach dem Reingewichte empfohlen worden ist. Als Vortheil der Verzollung nach dem Rohgewichte wird namentlich die Vereinfachung des Abfertigungsverfahrens angeführt. Gegen diese Verzollung ist geltend zu machen, daß sie ungleichmäßig und ungerecht wirkt und nach den damit gemachten Erfahrungen dazu anreizt, die Waaren zur Ersparung von Zollgefällen unverpackt oder in nicht handelsüblicher, möglichst leichter Umschließung einzuführen. Um dies zu verhindern, müßten für solche Fälle Tarazuschläge festgesetzt werden, wie sie bereits für verschiedene, in Kesselwagen, Tanks 2c. eingehende Flüssigkeiten und für Tafel- und Spiegelglas bestehen. Hierdurch würde aber die aus der Verzollung nach

dem Rohgewichte sich ergebende Leichtigkeit der Abfertigung Einbuße erleiden. Die Erschwerung des Abfertigungsgeschäfts bei Verzollung nach dem Reingewichte würde andererseits dadurch wesentlich vermindert werden, daß das Reingewicht nicht nothwendig durch Verwiegung, sondern vielfach durch Abzug festgestellter Tarasätze von dem Rohgewichte ermittelt werden würde.

2. Zu erwägen ist ferner die Frage der Behandlung der Umschließungen. Diejenigen kleinen Umschließungen, welche, wie Flaschen, Büchsen, Pappe, Papier, Bindfaden u. A. beim Einzelkaufe in die Hand des Käufers überzugehen pflegen, werden, wie bisher, zum Reingewicht zu rechnen sein. Die weiteren Umschließungen und Verpackungen, die Tara, werden gegenwärtig bei Nettoverzollung im Allgemeinen zollfrei gelassen. Es wird zu prüfen sein, ob dieser, im Gesetze nicht ausdrücklich vorgesehene Zustand, der die mit der Herstellung von Waarenumschließungen sich befassenden inländischen Gewerbetreibenden in ihrem Zollschutze beeinträchtigt, fernerhin aufrecht erhalten werden kann, namentlich wenn er durch allgemeine Einführung der Verzollung nach dem Reingewicht eine bedeutend größere Tragweite erhalten sollte.

3. Nach § 3 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 sind die aus dem Auslande eingehenden Gegenstände zollfrei, soweit nicht der Zolltarif einen Eingangszoll festsetzt. Es wird zu prüfen sein, ob nicht der Ausbildung unseres Zolltarifs in höherem Maße die Bestimmung entsprechen würde, daß die im Tarif nicht besonders genannten Waaren — etwa durch den Bundesrath — denjenigen Tarifstellen zuzuweisen seien, deren Waaren sie nach Beschaffenheit oder Verwendungszweck am nächsten stehen.

4. Gegenwärtig pflegen die fälligen Zölle zinslos auf 3 Monate gestundet zu werden. Es fragt sich, ob für diese Uebung noch ein Bedürfniß vorliegt, nachdem durch die hohe Entwickelung der Verkehrs- und Transportmittel die Zuführung und der Umlauf der Waaren eine große Beschleunigung erfahren hat. Sollte ein Bedürfniß für die Gewährung von Zollkrediten auch fernerhin anzuerkennen sein, so wird weiter zu prüfen sein, ob nicht die Gewährung des Kredites von einer angemessenen Verzinsung abhängig zu machen sein möchte."

Wir nahmen zu den einzelnen Punkten, wie folgt, Stellung:

Zu 1. Die Bestimmungen des § 2 des geltenden Zolltarifgesetzes haben sich im Großen und Ganzen bewährt, vor allen Dingen aber haben Zollbeamte und Publikum sich an diese Art der Verzollung gewöhnt. Die neu abzuschließenden Handelsverträge werden nun

sicherlich mannigfache Aenderungen auf dem Gebiete der Verzollung zur Folge haben, denen sich der Verkehr erst anpassen muß. Es würde daher die Situation unnöthig verschärft werden, wenn gleichzeitig eine Aenderung der Bestimmungen des § 2 vorgenommen werden würde, weshalb wir es für dringend erwünscht halten, die jetzige Verzollungsart beizubehalten.

Zu 2. Die Tara müßte bei der Nettoverzollung auch in Zukunft zollfrei gelassen werden, denn

1. würde die Verzollung der Tara dazu anreizen, die Waaren zur Ersparung von Zollgefällen unverpackt oder in nicht handelsüblicher, möglichst leichter Umschließung einzuführen;
2. würde die Verzollung sonst ungemein komplizirt werden;
3. würde sie im Effekt nur eine Zollerhöhung der in der Verpackung eingeführten Waare sein und
4. würde sie keinen oder nur geringen Nutzen für die mit der Herstellung von Waarenumschließungen sich befassenden inländischen Gewerbetreibenden sein, da die meisten Verpackungen nach einmaliger Benutzung nicht mehr gebraucht werden können.

Zu 3. Gegen diese Bestimmung ließe sich dann Nichts einwenden, wenn die Verfügung des Bundesrathes dem Reichstage zur nachträglichen Genehmigung vorgelegt werden würde.

Zu 4. Die zinslose Stundung der fälligen Zölle auf 3 Monate ist entschieden beizubehalten, denn auch die jetzigen Verkehrs- und Transportmittel haben die Zuführung und den Umlauf der Waaren noch nicht derart beschleunigt, daß der Importeur auf die dreimonatige Stundung ohne Schaden verzichten könnte. Der ganze Vortheil würde natürlich verloren gehen, falls die Stundung von einer Verzinsung abhängig gemacht würde. Die Entziehung der Zollkredite oder deren Verzinsung würde aber, ebenso wie die Verzollung der Tara, nur eine verschleierte Zollerhöhung sein.

Hopfenzoll.

Gegen den Antrag des Hopfenbauvereins, den Zoll auf Hopfen von 14 auf 100 Mk. für den Doppelzentner zu erhöhen, sind wir bei dem Reichsamte des Innern im Interesse unserer Brauereien vorstellig geworden.

Denaturirung von Salz mit Petroleum.

Im August versandte der Herr Handelsminister folgendes Rundschreiben an die Handelskammern:

„Von den Steuerbehörden sind Wahrnehmungen gemacht worden, welche die Zuverlässigkeit der Denaturirung von Salz mit Petroleum nach den geltenden Bestimmungen, betreffend die Befreiung des zu landwirthschaftlichen und gewerblichen Zwecken bestimmten Salzes von der Salzabgabe (Zentralblatt für das Deutsche Reich von 1888, Seite 642 ff.), Ziffer 2c zweifelhaft erscheinen lassen. Es hat sich herausgestellt, daß sich bei dem mit Petroleum denaturirten Salz mit der zunehmenden Dauer der Lagerung der Petroleumgeruch und -Geschmack entsprechend verringert oder ganz verliert. Auch soll eine Renaturirung möglich und leicht ausführbar sein, durch die das denaturirte Salz ohne Verlust der Substanz vom Petroleumgeruch und -Geschmack in kurzer Zeit befreit werden kann. Ermittelungen hierüber finden noch statt.

Bei dieser Sachlage ist eine Erhöhung des dem Gewerbebestellsalz nach den gegenwärtigen Vorschriften in Höhe von 1/4 % zuzusetzenden Petroleums oder — wofern sich die Angaben über die Möglichkeit einer leichten Renaturirung bestätigen sollten — seine gänzliche Ausschließung aus der Reihe der Denaturirungsmittel in Anregung gekommen.

Um die wirthschaftlichen Folgen einer solchen Maßregel übersehen zu können, ersuche ich die an der Frage betheiligten Handelsvertretungen, sich binnen 4 Wochen über folgende Fragen zu äußern:

1. Welche Gewerbe sind außer Stande oder nur mit großem Kostenaufwande im Stande, Salz, das mit anderen Mitteln als Petroleum oder mit einem größeren Quantum als 1/4 % denaturirt worden ist, in ihrem Betriebe zu verwenden? Soweit mir bekannt, kommen hier besonders Färber, Gerber, Fellhändler, Fabrikanten chemischer Artikel in Frage.

2. Würde es ohne erhebliche Schädigung der betheiligten Gewerbe angängig sein:

   a. die Frist zur Lagerung des mit Petroleum denaturirten Gewerbebestellsalzes zu beschränken und zwar gegebenenfalls auf 3 Monate?

   b. Beschränkungen hinsichtlich des Lagerorts und gegebenenfalls welche anzuordnen?

c. die abgabenfreie Verwendung derartigen Salzes an die Bedingung der ausschließlichen Denaturirung desselben in den Gewerberäumen der Empfänger zu knüpfen?"

Wir erwiderten darauf:

„Eurer Excellenz beantworten wir nach Befragung der Interessenten, als welche für unseren Bezirk nur Fellhändler in Betracht kommen, nachstehend gehorsamst die aufgestellten Fragen:

Zu 1. In diesen Betrieben wird mit Petroleum denaturirtes Salz zum Einsalzen roher Häute und Felle, die dadurch haltbarer werden, benutzt, und es liegt kein Bedenken vor, ein größeres Quantum Petroleum als 1/4 % zuzusetzen. Es könnte auch ein anderes Denaturirungsmittel benutzt werden, sofern es nur nicht die Farbe des Salzes ändert und nicht schädlich auf die Konservirung der Häute und Felle wirkt.

Zu 2. a. Für kleinere Betriebe würde es eine Schädigung bedeuten, wenn die Frist zur Lagerung beschränkt würde, da von ihnen dann das Salz nicht mehr in Wagenladungen bezogen werden könnte.

b. Beschränkungen bezüglich des Lagerortes dürften Umstände machen, ohne einen Zweck zu haben.

c. Die Denaturirung des Salzes in den Geschäftsräumen der Empfänger erscheint unzweckmäßig, denn die Räume sind fast immer knapp bemessen und das Durcharbeiten des Salzes mit dem Denaturirungsmittel ist schwierig, auch würde die Anwesenheit von Steuerbeamten die Denaturirung unnöthig vertheuern."

IV. Unterrichtswesen.

Kaufmännische Fortbildungsschulen.

Von den Leitern der kaufmännischen Fortbildungsschulen in Thorn, Kulm und Briesen sind uns auch für das Schuljahr 1900/1901 in dankenswerther Weise Berichte zur Verfügung gestellt worden, die wir nachstehend abdrucken.

1. Bericht über die kaufmännische Fortbildungsschule in Thorn.

Das verflossene Schuljahr begann mit 72 Schülern. Zahlende Schüler waren in den 4 Vierteljahren der Reihe nach 89, 88, 92 und 86 vorhanden. Am Schlusse des Jahres zählte die Anstalt 82 Schüler, von denen auf Klasse I 13, auf II 21, auf III 28 und auf IV 20 entfielen. 7 von ihnen besuchten die Schule freiwillig. Zu Ostern

wurden 6 und zwar 5 aus Klasse I und 1 aus Klasse II entlassen, so daß in das neue Schuljahr 76 Schüler übernommen worden sind.

Der Schulbesuch, der im Vorjahre zu berechtigten Klagen Anlaß gab, hat sich soweit gebessert, daß die Versäumnisse von 13 % im Jahre 1899/1900 sich im abgelaufenen Schuljahre auf 6 % im Durchschnitt und auf $3^3/_5$ % im letzten Vierteljahre gemindert haben. 12 Lehrlinge haben im Laufe des ganzen Jahres überhaupt nicht und je 5 nur ein- bezw. zweimal gefehlt. Da diese Lehrlinge den verschiedensten Geschäftsgattungen und sowohl kleinen wie großen Betrieben angehören, so scheint der im vorjährigen Bericht in Aussicht gestellte Umschwung in den Anschauungen der Prinzipale zu Gunsten der Schule in der That bei einer Anzahl derselben eingetreten zu sein, und es ist zu hoffen, daß er auch bei den meisten übrigen nicht ausbleiben wird.

Auch die Leistungen der Schule sind besser geworden. Denn wenn auch keine amtliche Revision dieses einstimmige Urtheil des Lehrerkollegiums bestätigt hat, so läßt sich das doch aus der Thatsache folgern, daß zu Ostern 1899 aus den 3 unteren Klassen von 71 Schülern nur 33, das sind $46^1/_2$ %, versetzt wurden, während zu Ostern d. Js. 49 von 69, das sind 71 %, die Reife für die folgende Klasse erlangten. Nicht voll zufrieden stellend waren nur die Leistungen der Klasse IV, da nur die Hälfte nach Klasse III aufsteigen konnte. Gleichwohl hat sich die Einrichtung dieser Klasse, welche, vom Lehrerkollegium vorgeschlagen, vom Kuratorium befürwortet und von der Königlichen Regierung genehmigt, mit dem Beginn des abgelaufenen Schuljahres an Stelle der Klasse IIb trat und die Aufgabe erhielt, als Vorbereitungsklasse die schwächsten Schüler aufzunehmen, als ein Segen für die Anstalt erwiesen, da sie die 3 Fachklassen von dem Ballast unreifer und unfähiger Schüler befreit hat.

Der von dem Lehrerkollegium ausgearbeitete und von dem Kuratorium gut geheißene neue Lehrplan hat die Bestätigung der Königlichen Regierung erhalten, so daß im neuen Schuljahre auf Grund desselben unterrichtet wird. Das freundliche Entgegenkommen der Handelskammer hat es ermöglicht, denselben in seinen Hauptzügen weiter unten abzudrucken, dadurch ist der Kaufmannschaft die Möglichkeit gegeben, Klarheit über die Arbeit und Ziele der Schule zu gewinnen.

Die Unterhaltungskosten im Schuljahre 1899/1900 betrugen 2578,79 Mk., von denen 1392 Mk. durch Schulgeld, 448 durch Beitrag der Handelskammer und 900 Mk. durch Staatszuschuß gedeckt worden sind, so daß ein Ueberschuß von 161,21 Mk. auf das Schuljahr

1900/1901 übernommen werden konnte. Im Schuljahre 1900/1901 beliefen sich die Aufwendungen für die Schule auf 2312,45 Mk., die außer durch jenen Uebertrag von 161,21 Mk. aus dem Vorjahre durch 1420 Mk. Schulgeld, 298,79 Mk. Beitrag der Handelskammer und 562 Mk. Staatszuschuß aufgebracht worden sind; somit sind auf das laufende Jahr 109,55 Mk. übernommen worden. — Erwähnt sei noch, daß in dankenswerther Weise von dem Kuratorium die Mittel zur Vervollständigung der Lehrerbibliothek gewährt worden sind und ebenso das Geld zum Bezuge zweier Fachzeitschriften, so daß es den Lehrern möglich ist, sich über neuere Erscheinungen und Bestrebungen auf dem Gebiete des kaufmännischen Unterrichtswesens zu belehren, ein Vortheil, der wohl nicht ohne günstige Rückwirkung auf die Schularbeit und ihre Erfolge bleiben wird. — Herr Buchdruckereibesitzer Wendel hat der Schule die Weltverkehrskarte von Paul Langhans geschenkt, wofür ihm hier der Dank der Anstalt ausgesprochen sei.

Am Donnerstag, den 28. März, fand in Anwesenheit mehrerer Mitglieder des Kuratoriums eine Schlußfeier statt, bei der nach einem Berichte des Schulleiters über das abgelaufene Schuljahr Herr Kommerzienrath Schwartz an die Schüler eine Ansprache über die Berufspflichten des Kaufmanns hielt und an 8 derselben Prämien vertheilte.

Lehrplan.

A. Organisation.

1. Die Schule gliedert sich in 2 Abtheilungen:
   a. in eine Vorbereitungsklasse, genannt Klasse IV, die den Zweck hat, diejenigen Schüler aufzunehmen, welche nicht einmal von der Oberstufe städtischer Volksschulen abgegangen sind, oder die aus wenigklassigen ländlichen Volksschulen herstammen, und
   b. in 3 aufsteigende Klassen, die der Berufsbildung dienen, genannt Klasse III, II, I.

2. Lehrlinge, welche eine gute Volksschulbildung besitzen oder die obersten Klassen von Mittelschulen (Klasse I und II) oder die Tertia höherer Schulen besucht haben, werden in Klasse III aufgenommen.

3. In die Klassen II und I finden keine Aufnahmen im Laufe des Schuljahres statt, es sei denn, daß Lehrlinge mit entsprechender Fachbildung aus andern kaufmännischen Schulen sich zur Aufnahme melden; zu Anfang des Schuljahres dagegen werden solche Lehrlinge in Klasse II aufgenommen, die die Mittelschule mit Erfolg durchgemacht haben oder das Zeugniß für Sekunda höherer Schulen besitzen.

B. Wöchentliche Stundenzahl und Vertheilung der Unterrichtsgegenstände.

Bezeichnung der Lehrgegenstände	Stundenzahl in IV	III	II	I
1. Deutsch	3	2		
2. Schreiben (Schönschreiben u. in III Rundschrift)	1	1		
3. Kontorarbeiten			1	1
4. Kaufmännisches Rechnen	2	2	2	2
5. Einfache Buchführung			2	
6. Doppelte Buchführung				2
7. Schriftwechsel			1	1
8. Handelsgeographie		1		
Gesammtzahl der Stunden: 24; nämlich	6	6	6	6

C. Eingeführte Lernmittel.

Außer den nothwendigen Heften befinden sich folgende Lernmittel in den Händen der Schüler:

Bezeichnung der Lernmittel in	Klasse IV	III	II	I
1. Lössl, Rohmeder und Zwerg: Lesebuch für kaufm. Schulen	1	1		
2. Regeln und Wörterverzeichniß für die deutsche Rechtschreibung	1	1	1	1
3. Döll, Kaufmännische Formulare und Druckvorlagen I. Folge			1	
4. Dasselbe II. Folge				1
5. Löwe, Kaufmännisches Rechnen; Heft I—III.	I	I	II	III
6. Rundschrifthefte nach Sönnecken . . .		1		
7. Gruhnwald, Verzeichniß der Geschäftsvorfälle			1	1
8. Rasche, Kleine Handelsgeographie . .		1		

D. Stoffvertheilung.

Vorbemerkungen.

1. Im Mittelpunkte des deutschen Unterrichts steht die Behandlung der Musterstücke; an diese schließen sich die Aufsätze und Diktate an. Ein besonderer Unterricht in der Sprachlehre wird nicht ertheilt; doch werden, anknüpfend an Fehler in den schriftlichen Arbeiten, Uebungen über die Rektion der Verhältniß- und der zielenden Zeit- und Eigenschaftswörter veranstaltet. Als Hülfsmittel dienen in der Hand der Lehrer die „Sprechübungen von Bredendiek und Müller".

2. Im Rechnen ist überall, besonders aber in Klasse IV und III, das Kopfrechnen zu pflegen und zwar in Klasse IV und III namentlich das Addiren langer Reihen und Berechnungen von Preis und Quantum, in Klasse II und I das Rechnen mit Prozenten als Theilen von 100 und die Berechnung von Zinsen mittels der Zinsdivisoren. Um Schlagfertigkeit zu erzielen sind auf das Kopfrechnen in jeder Stunde etwa 10 Minuten zu verwenden.

3. Die Kontorarbeiten werden nach Dr. Döll: „Kaufmännische Formulare und Druckvorlagen, I. und II. Folge" gelehrt. Während in Klasse II der Unterricht sich auf den in „Döll" vorliegenden Stoff, soweit er nach der Stoffvertheilung dieser Klasse zufällt, beschränkt, erfährt er in Klasse I, wo die Formulare aus Döll, II. Folge, bearbeitet werden, eine Erweiterung, indem er auch das Wichtigste aus der Handelslehre und dem Handelsrecht den Schülern übermittelt. In der Hand des Lehrers befinden sich: Basch, Handels- und Wechselrecht, und Findeisen, Grundriß der Handelswissenschaft.

4. Beim Unterrichte im Schriftwechsel und in der Buchführung wird nach einer kurzen allgemeinen Einführung, die an der Hand von Beispielen aus der Praxis zu geben ist, stets von wirklichen Geschäftsvorfällen ausgegangen und von diesen aus die Nothwendigkeit der jedesmaligen Buchungen, bezw. Briefe und Mittheilungen entwickelt. Sind die Schüler genügend vorgeschritten, so werden ihnen Geschäftsvorfälle als Aufgaben gestellt, so daß sie selbstständig sowohl die Buchungen wie den erforderlichen Schriftwechsel auszuführen haben. In den Händen der Lehrer befinden sich für Klasse I die Uebungsaufgaben von Stahlmann und Manfred Berliner und für beide Klassen Findeisen, Korrespondenz.

5. In der Handelsgeographie sind aus den natürlichen geographischen Verhältnissen die Produktions-, Handels- und Verkehrsverhältnisse zu entwickeln und an Karten zu veranschaulichen.

Klasse IV.

I. **Deutsch**, wöchentlich 3 Stunden.

a. Schriftliche Arbeiten: Wöchentlich wird eine Arbeit angefertigt und zwar abwechselnd Diktate und Aufsätze.

b. Lesen: Etwa 25 Musterstücke werden im Laufe des Schuljahres gelesen und liefern für die Diktate und Aufsätze den Stoff.

c. Rechtschreibung: Schreibung der Vokale. Die Umlautung. Die Konsonanten d, t, dt; b, p; g, ch, k; f, v, ph. Ueber ſ, s, ss, ß, st, sp. Die Dehnung. Ueber die Konsonanten-

verdoppelung. Das Wichtigere aus dem Gebrauch der großen und kleinen Anfangsbuchstaben. Trennung der Silben und Wörter. Gebrauch des Bindestrichs.

II. Schreiben, wöchentlich 1 Stunde.

Methodische Uebungen in deutscher und lateinischer Schrift nach Vorschriften an der Wandtafel. Der Stoff dient zugleich der Rechtschreibung und ist möglichst dem kaufmännischen Leben zu entnehmen.

III. Rechnen, wöchentlich 2 Stunden.

Löwe, Heft I: Die 4 Spezies mit benannten Zahlen, mit gemeinen und Dezimalbrüchen, und zwar aus der Bruchrechnung nur das Einfache und Nothwendige. Rechenvortheile. Resolviren und Reduziren. Preisberechnungen.

Klasse III.

I. Deutsch, wöchentlich 2 Stunden.

a. Schriftliche Arbeiten: Alle 14 Tage abwechselnd ein Diktat und einen Aufsatz.
b. Durchzunehmende Musterstücke: Etwa 20 an der Zahl.
c. Rechtschreibung: Wiederholung des Pensums der Klasse IV; insbesondere: große und kleine Anfangsbuchstaben, Silbentrennung, Umlaute und Endbuchstaben in schwierigeren Fällen, S-Laute, gleich- und ähnlichklingende Wörter, Einübung der wichtigsten Fremdwörter. Hauptregeln der Zeichensetzung.

II. Schreiben, wöchentlich 1 Stunde.

Die schlechteren Schreiber Uebungen in deutscher und lateinischer Schrift wie in Klasse IV, die besseren Rundschrift nach Sönnecken, Heft I—V.

III. Rechnen, wöchentlich 2 Stunden.

Löwe, Heft I: Die 4 Spezies mit gemeinen und Dezimalbrüchen; in- und ausländische Münzen, Maße und Gewichte; zusammengesetzte Regeldetrie-, Kettenregel-, Gesellschafts-, Durchschnitts- und Mischungsrechnung. Von den Rechenvortheilen, namentlich von denen in der Bruchrechnung, sind nur die allerwichtigsten zu nehmen.

IV. Handelsgeographie, wöchentlich 1 Stunde.

Europa im Allgemeinen. Die Länder Europas nach Produktion, Handel und Verkehr. Deutschland im Allgemeinen; seine Produktions-, Handels- und Verkehrsverhältnisse. Die fremden Erdtheile in ihrer Bedeutung für Europa und Deutschland. Der Weltverkehr, besonders die Betheiligung Deutschlands an demselben.

Klasse II.

I. Kontorarbeiten, wöchentlich 1 Stunde.

Nach Döll: Kaufmännische Formulare und Druckvorlagen; Folge I: Post- und Telegraphenwesen. Quittungen. Speditions-, Zoll- und Steuerwesen. Transportversicherung. Wechsel. Abschluß von Geschäften. Ueber Schuldscheine, Zeugnisse und Verträge.

II. Rechnen, wöchentlich 2 Stunden.

Löwe, Heft II: Prozente vom Hundert, im und auf Hundert; Valute vom Hundert, im und auf Hundert. Gewinn- und Verlustrechnung; Zinsrechnung; Amortisationen; Diskontrechnung; Terminrechnung; Effektenrechnung. Prozente und Valute vom Hundert sind besonders zu berücksichtigen, in der Zinsrechnung besonders die Berechnung der Zinsen.

III. Einfache Buchführung, wöchentlich 2 Stunden.

Einführung in die Buchführung an Beispielen aus der Praxis. Hinweis auf die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches Buch I, Titel 4. Durchführung eines Geschäftsganges einer Einzelfirma. Kladde, Kassebuch, Hauptbuch. Inventur, Bilanz, Abschluß, Gewinn- und Verlustberechnung.

IV. Schriftwechsel, wöchentlich 2 Stunden.

Allgemeines über Form und Inhalt des kaufmännischen Briefes. Bestellungen oder Aufträge. Briefe über Ausführung von Aufträgen, über Empfang der Waare, über Zahlungen für eigene und fremde Rechnung. Erkundigungs- und Auskunftsbriefe. Mahnbriefe und Antworten darauf.

Klasse I.

I. Kontorarbeiten, wöchentlich 1 Stunde.

Nach Döll, Folge II: Wechsel, Anweisungen, Checks. Außerdem das Wichtigste aus folgenden Zweigen des Handelsrechts und der Handelslehre: Entstehung, Bedeutung und Ausbreitung des Handels. Geld- und Geldwesen. Währung. Papiergeld. Wechsel. Staatspapiere und Aktien. Die wichtigsten Bestimmungen des Handelsgesetzbuches (so über Firma, Buchführung, Pflichten des Kaufmanns, des Gehülfen, des Lehrlings, des Prokuristen, des Reisenden, des Agenten, des Kommissionärs, des Spediteurs), der Konkurs- und Wechselordnung. Handelsgesellschaften, Handelskammern, Handelsgerichte.

II. Rechnen, wöchentlich 2 Stunden.

Löwe, Heft III: In- und ausländische Wechsel mit und ohne Diskont. Umrechnung der fremden Währung in inländische und umgekehrt. Indirekte Wechselreduktionen; Berechnung eines Wechselsicht

aus einer anderen; direkte und indirekte Arbitragen (jedoch nur in beschränktem Maße); einfache und zusammengesetzte Kalkulationen.

III. Doppelte Buchführung, wöchentlich 2 Stunden.

Was heißt Buchführung? Nothwendigkeit und Nutzen. Gesetzliche Bestimmungen (Handelsgesetzbuch, Buch I Titel 4 und Konkursordnung §§ 209 und 210). Geschäftsvorfall. Debitor. Kreditor. Posten. Bücher der doppelten Buchführung. Lineatur und Zweck derselben.

Italienisches System: Eintragen eines Geschäftsganges in Memorial und Kasse. Uebertrag in das Konto-Kurrent. Die reine Kasse. Das Journal als Sammelbuch. Das Hauptbuch. Probebilanz. Inventur. Bilanz. Hauptbücherschluß. Wiedereröffnung.

Amerikanisches System: Kurze übersichtliche Einführung in dasselbe.

Bearbeitung von Uebungsaufgaben aus Stahlmann und Manfred Berliner.

IV. Schriftwechsel, wöchentlich 1 Stunde.

Zirkulare über Gründung eines Geschäfts. Eintritt und Austritt eines Gesellschafters. Veränderung und Auflösung der Firma. Bestellung und Entlassung eines Prokuristen. Offerte oder Angebote. Briefe über Tratten für eigene und fremde Rechnung, über Wechsel zur Annahme, über protestirte Wechsel, über Geschäfte in Staatspapieren. Empfehlungsbriefe. Zahlungsbefehle. Klagen. Bewerbungen.

2. Bericht der kaufmännischen Fortbildungsschule in Kulm.

Der Unterricht im Schuljahre 1900/1901 begann am 19. April v. Js. und wurde am 28. März beendigt. Es umfaßte die Unterrichtszeit 40 Schulwochen.

Ostern 1900 zählte die Anstalt in zwei Klassen 39, zu Anfang des Wintersemesters 38 Schüler; nach Abmeldung einzelner junger Leute, die das siebzehnte Lebensjahr vollendeten oder aus ihrer Lehre entlassen wurden, haben wir gegenwärtig 35 Schüler.

Im Oktober v. Js. erfolgte auf Veranlassung des Herrn Regierungspräsidenten und nach den Rathschlägen des Herrn Direktor Winterfeldt-Spremberg eine Umgestaltung unseres Unterrichtsplanes. Nunmehr erhält jede Klasse wöchentlich 6 Stunden Unterricht (Montag, Dienstag und Donnerstag von ½8 bis ½10 Uhr Abends) und zwar in:

	Klasse II:	Klasse I:
Deutsch:	2 Std.	2 Std.
Rechnen:	2 „	2 „
Schreiben:	1 „	— „
Kontorarbeiten:	1 „	— „

Buchführung:	Klasse II: — Std.	Klasse I: 1 Std.
Korrespondenz:	— „	1 „

Die Unterrichtserfolge werden immer noch stark geschmälert durch verschiedene Uebelstände, besonders dadurch, daß viele Lehrlinge mit äußerst geringer Vorbildung eintreten, die dann, selbst Lernwilligkeit bei ihnen vorausgesetzt, die Fortschritte in der Schule wesentlich hemmen.

Daß manche Schüler, sobald sie das siebzehnte Jahr zurückgelegt haben, sofort abgemeldet werden, trägt ebenfalls, wenn auch nur indirekt, zur Herabminderung der Leistungen bei.

3. Bericht der kaufmännischen Fortbildungsschule in Briesen.

Die kaufmännische Fortbildungsschule in Briesen wurde zu Beginn des Schuljahres 1900/1901 von 34 Schülern und am Schlusse desselben von 43 Schülern besucht. Im Dezember v. Js. war die Schülerzahl auf 49 gestiegen. Auf Antrag des hiesigen kaufmännischen Vereins wurden die jeder der beiden Klassen zugewiesenen 6 Unterrichtsstunden, die bisher auf 3 Abende der Woche entfielen, auf zwei Schultage vertheilt, so daß dem Unterrichte seit dem 1. Januar d. Js. nachstehender Stundenplan zu Grunde liegt.

		II. Klasse:	I. Klasse:
Mittwoch	6—7 Uhr	Rechnen	Rechnen
„	7—8 „	Deutsch	Handelskorrespondenz
„	8—9 „	Deutsch	Buchführung
Sonnabend	2—3 Uhr	Rechnen	Rechnen
„	3—4 „	Deutsch	Handelsgeographie
„	4—5 „	Deutsch	Deutsch.

Das Betragen der Zöglinge, sowie ihre Theilnahme am Unterrichte waren, abgesehen von wenigen Ausnahmen, recht zufriedenstellend. Mit besonderer Freude kann der Berichterstatter auf die im Berichtsjahre erfolgte Ausstattung der Schule mit einer Schülerbibliothek hinweisen. Zur Einrichtung derselben wurden Etatsüberschüsse der beiden letzten Rechnungsjahre, sowie eine höchst willkommene Zuwendung der Handelskammer zu Thorn in Höhe von 150 Mk. verwandt. Die Bücherei umfaßt gegenwärtig 110 Werke mit 120 Bänden. Durch dieselbe ist die Anstalt in die angenehme Lage versetzt, ihre Zöglinge mit guter Lektüre versorgen zu können, woraus sie in ihren Mußestunden Belehrung und Unterhaltung zu schöpfen vermögen. Die Bibliothek wird fleißig und gern benutzt, wobei noch zu erwähnen ist,

daß von den Schülern schöne Erzählungen lieber gelesen werden als Schriften rein fachwissenschaftlichen Inhalts.

Das 200jährige Bestehen des preußischen Königthums wurde durch eine patriotische Schulfeier, bestehend aus Gesängen, Deklamationen und einer Ansprache, welche das Thema behandelte: Was verdankt unser Vaterland den Hohenzollern? festlich begangen. Als schönes Andenken an die Feier erhielten 11 Schüler je ein Exemplar der von dem Schulrath Fr. Polack verfaßten Jubelschrift: „Zweihundert Jahre preußisches Königthum" als Festgabe. An dieser Stelle sei noch gleichzeitig erwähnt, daß gelegentlich des Schuljahrschlusses 3 Schüler für Fleiß und Wohlverhalten durch Verleihung einer Prämie, bestehend in je einer geeigneten Fachschrift, ausgezeichnet wurden.

Die unterrichtliche Thätigkeit erstreckte sich im Allgemeinen auf die im vorigen Jahresberichte näher bezeichneten Stoffe, deren Behandlung durch den Lehrplan der Anstalt vorgeschrieben ist. Besonders zu bemerken ist, daß in der Handelsgeographie, für deren Stoffe der Lehrplan einen zweijährigen Kursus vorsieht, statt der im Vorjahre behandelten Gegenstände die europäischen Staaten außer Deutschland und die fremden Erdtheile zur Bearbeitung kamen.

Schifferschule.

Von dem Vorsteher der Königlichen Wasserbauinspektion in Thorn, Herrn Baurath Niese, erhielten wir folgenden Bericht:

„Der Unterricht der hiesigen Schifferschule während des Winters 1900/1901 begann am 17. Dezember v. Js. und erreichte nach $8\frac{1}{2}$ Wochen und 51 Unterrichtstagen am 23. Februar d. Js. sein Ende. Es betheiligten sich in 2 Klassen 22 Schiffer.

Im Rechnen, in der deutschen Sprache, im Schiffsbau, Schiffsdienst, Samariterdienst, in der Geographie, Handels-, Gesetzes- und Maschinenlehre wurde unterrichtet. Gegen das Vorjahr war der Unterrichtsplan um die Maschinenlehre erweitert worden.

Der Schulbesuch betrug etwas mehr als 82 vom Hundert.

Die Elbschifferprüfung am 26. Februar d. Js. bestanden sämmtliche 11 Schüler, die sich gemeldet hatten. Vier erwarben sich das Patent als Segel-, einer als Dampf- und sechs als Segel- und Dampfschiffsführer."

V. Innere Angelegenheiten der Kammer.

Sitzungen.

Die Handelskammer erledigte im Jahre 1900 in 3 ordentlichen Sitzungen (7 im Vorjahre) 41 Vorlagen gegen 72 im Jahre 1899.

An zwei Sitzungen war die Kammer wegen Beschlußunfähigkeit verhindert, in die Berathungen einzutreten.

Das Journal weist 2222 Nummern auf gegen 1927 im Vorjahre.

Ersatzwahl.

Das von der ersten Abtheilung der Wahlberechtigten des Kreises Kulm gewählte Mitglied, Herr G. Segall, hatte seinen Wohnsitz nach Berlin verlegt, weshalb eine Ersatzwahl vorgenommen werden mußte, die Ende Oktober in Kulm stattfand. Gewählt wurde der Direktor der Unislawer Zuckerfabrik, Herr Dr. Henatsch.

Maklergebühren.

In der Sitzung vom 15. Januar 1901 wurde beschlossen, dem Gebührentarif für den vereideten Handelsmakler unter Nr. 4 folgende Bestimmung hinzuzufügen:

„Wenn ein ertheilter Auftrag wieder zurückgezogen wird, nachdem der Makler nachweislich in Thätigkeit getreten ist, so hat er $1/4$ % des Werthes der Waaren, mindestens aber 5 Mk. und höchstens 15 Mk. zu fordern."

Spezialberichte.

1. Die Ernte.

Das Jahr 1900 war wenig günstig für unsere Landwirthschaft. Das Frühjahr trat sehr spät ein, wodurch die Bestellung der Felder verzögert wurde; sodann wirkte die im Ganzen trockene Witterung mit vielfachen Frösten recht ungünstig auf die Entwickelung der Pflanzen. Sommerung und Kartoffeln gingen sehr spät auf, Klee und Gras wurden im Wachsthum zurückgehalten, die guten Gräser erfroren zum Theil, so daß der Ertrag an Klee und Heu kaum nennenswerth war. Hierzu kam noch, daß der Boden wenig Winterfeuchtigkeit enthielt und auch das Frühjahr nur wenig Niederschläge gebracht hatte. Die Dürre hielt bis Ende Juni an, wo etwas Regen eintrat, aber lange nicht genug, um die durch die Dürre und Kälte hervorgerufenen Schäden auszugleichen. Am Meisten hat er noch der Winterung, die den Boden gut beschattete, genutzt, während er bei der Sommerung und den Kartoffeln ohne günstigen Einfluß blieb, denn die geringe Feuchtigkeit verdunstete auf den unbeschatteten Feldern sehr bald. Die nach der kurzen Regenzeit wieder eintretende Dürre hielt dann ohne Unterbrechung bis in den Oktober hinein an und hatte zur Folge, daß Sommerung und Kartoffeln einen geringen Ertrag gaben, während die Erbsen sogar vollständig versagten. Der zweite Schnitt Klee und der im Frühjahre frisch gesäte Klee gingen ganz verloren und der zweite Schnitt Heu war auch nur wenig ertragreich.

Die Weide war den ganzen Sommer über sehr knapp gewesen, so daß das Vieh sehr schwer, vielfach nur mit Zuhülfenahme von Stallfütterung und Kraftfutter durchgebracht werden konnte. In vielen Wirthschaften fehlt Klee und Heu vollständig, oder sind doch so geringe Mengen geerntet worden, daß sie keine nennenswerthe Hülfe gewähren. In Folge dieser totalen Mißernte an Klee und Heu und des geringen Ertrages, den Kartoffeln, Futterrüben und Zuckerrüben gegeben haben,

mußten große Mengen an Kleie und anderen Futtermitteln zugekauft werden, und diese außerordentlichen Ausgaben machten sich in jeder Wirthschaft fühlbar, umsomehr, als die Preise für Getreide mäßig waren.

Der Ertrag an Weizen und Roggen war im Ganzen befriedigend, aber auch hier war ebenso wie bei der Sommerung der Strohertrag gering.

Die große Dürre des Jahres, die einen Theil der Brunnen trocken legte, so daß das Wasser oft meilenweit hergeholt werden mußte, hatte noch die unangenehme Folge, daß die Vorbereitung des Ackers zur Herbstbestellung mit großen Schwierigkeiten und Kosten verbunden war und nicht genügend ausgeführt werden konnte. Die Wintersaat ist denn auch sehr mangelhaft, theils erst im November, aufgegangen und sehr schwach in den Winter gekommen. Man hegte deshalb schon im Winter große Besorgniß, als starke Fröste eintraten, ehe noch eine Schneedecke vorhanden war. Diese Besorgniß war nur allzusehr begründet, denn die bevorstehende Ernte wird in unserer Gegend so minderwerthig sein, wie man sie seit vielen Jahren nicht erlebt hat. Der Weizen ist bis auf verschwindend kleine Flächen erfroren. Was davon erhalten blieb, gehört den alten polnischen Sorten an, und namentlich Sandomirweizen hat sich gut bewährt, doch wird er nur noch sehr selten hier angebaut, so daß vom ganzen Weizenanbau kaum 5 % erhalten bleiben werden. Roggen hat sich nur dort erhalten, wo auf leichteren Böden das Land eine frühe Vorarbeit erhielt und in Folge dessen Feuchtigkeit im Grunde blieb oder, wo Roggen spät gesät wurde und in der Oberfläche etwas Feuchtigkeit aufgenommen war, so daß die Wurzeln dort Nahrung fanden, ihnen aber die kurze Zeit bis zum Einwintern nicht gestattete, auf den trockenen Untergrund zu stoßen. Es kann nur wenig Roggen übergehalten werden, ja manche Gemeinden und Güter müssen Alles umpflügen, andere, namentlich solche mit leichteren Böden, behalten einen Theil, jedoch höchstens bis zur Hälfte des bestellten Areals. Im Allgemeinen kann man annehmen, daß $^3/_4$ bis $^4/_5$ des Bestandes verdorben ist, aber auch Alles, was bleibt, ist doch krank und minderwerthig.

Der Klee ist fast ohne Ausnahme erfroren, soweit er nicht schon im vorigen Jahre vertrocknet war; nur etwas Thymothee giebt vielleicht in den zweijährigen Kleeschlägen, wo sie noch gehalten werden, eine kärgliche Weide.

Die Wiesen sehen freundlich aus, und es kann nach jetzigem Stande ein günstiger Ertrag erwartet werden.

Die Bestellung begann auch in diesem Jahre wegen der ungünstigen Witterung sehr spät, und sie wird sich stellenweise bis gegen Ende Mai hinziehen. Die aufgehenden Saaten sehen gut aus, da der starke Frost die Textur des Bodens günstig beeinflußt hat. Um dem drohenden Futtermangel entgegen zu treten, werden viel Futtermittel, namentlich Wicken, Sanderbsen, Seradella, auch Klee u. A. m. angebaut, ebenso wird der Rüben- und Kartoffelanbau verstärkt. Da das vergangene Jahr nur wenig Stroh gebracht hat, so herrscht bereits jetzt Strohmangel, die zu erwartende, recht geringe Winterungsernte wird diesen Mangel im kommenden Jahre noch verstärken, und auch eine günstige Sommerungsernte kann hier kaum ausgleichend wirken. Es ist nach Allem anzunehmen, daß die Viehbestände mancherorts verringert werden und viel minderwerthiges Vieh zur Schlachtbank geführt wird, wodurch dann auch die hochwerthige Waare gedrückt werden wird. Wie sich die Ernte gestalten wird, hängt ganz vom Wetter ab. Es ist wenig Feuchtigkeit in der Erde, und nur häufige Niederschläge bei warmem Wetter können hier helfen.

2. Viehzucht und Viehhandel.

Der Ertrag aus der Viehhaltung ließ viel zu wünschen übrig, denn die sehr dürftige Weide hatte den Milchertrag vermindert und auch die etwas höheren Butterpreise konnten den Ausfall nicht decken. Die Winterfütterung hat den Milchertrag nicht wesentlich gehoben, da der Mangel an Klee und Heu durch andere Futtermittel nicht ganz ersetzt werden kann. An der Mastung hat sich im Herbst wenig geändert und sie dürfte auf der Höhe des Vorjahres geblieben sein, doch wird bei der zweiten Mastung wohl bedeutend weniger Vieh des knappen Futters wegen aufgestellt werden. Der Hauptabsatzmarkt für Fettvieh ist nach wie vor Berlin, und der Verkauf dorthin wird theils durch Händler, theils durch die Viehverwerthungs-Genossenschaft vermittelt. Die Preise für Fettvieh sind im Ganzen wenig Schwankungen unterworfen gewesen und haben sich fast stets auf einem befriedigenden Stand gehalten.

Fettes Rindvieh bester Qualität hat das ganze Jahr hindurch einen fast stabilen Preis von 32—34 Mk. für den Zentner lebend je nach dem Gewicht gehabt. Magervieh zur Mast wird hier kaum verkauft. Gute Milchkühe sind sehr gesucht gewesen und kosteten je nach Qualität bis 400 Mk. Fette und magere Schweine waren Anfangs des Jahres billig, ca. 30 Mk. für den Zentner, stiegen aber

allmählig und sind jetzt wieder auf den vorjährigen Preis von 40—42 Mk. für den Zentner lebend angelangt.

Der Absatz für genanntes Vieh war das Jahr hindurch schlank und man fand gern Käufer. Schafvieh war nur gut absetzbar in Mutterschafen zur Zucht und besten fetten Lämmern. Die Preise sind ähnlich wie im vorigen Jahre 26—29 Pf. für das Pfund lebend je nach Gewicht und Qualität.

Ueber den Viehhandel ist uns nachstehender Bericht zugegangen:

In Folge des Futtermangels war das diesjährige Geschäft in Magervieh bedeutend hinter dem der Vorjahre zurückgeblieben. Trotzdem hielten sich die Preise auf derselben Höhe. Dieses hatte wohl großentheils darin seinen Grund, daß weniger Vieh als sonst auf den Markt kam. Milchkühe wurden in diesem Jahre ebenfalls weniger begehrt und stellten sich im Durchschnitte billiger, als sonst üblich. Gute magere Stiere im Gewichte von 9—10 Zentner stellten sich in Ostpreußen, unserer Bezugsquelle, auf 27—28 Mk. für den Zentner. Stiere im Gewichte von nur 7—7½ Zentner brachten dagegen nur 24—25 Mk. für den Zentner. Für gute Milchkühe wurde für das Stück 300 bis 360 Mk., für mittlere 240—270 Mk. gezahlt.

In unserer Gegend wurde in diesem Jahre bedeutend weniger Mastvieh als in früheren Jahren aufgestellt, trotzdem die Zufuhren aus anderen Gegenden des Deutschen Reiches nach Berlin und Hamburg größer als im vorherigen Jahre waren. Für erstklassige Stiere im Gewichte von 12—14 Zentner wurden Preise von 33—35 Mk. für 1 Zentner lebend Gewicht gezahlt. Stiere von 11—12 Zentner brachten nur 30—33 Mk., und Stiere von 8—10 Zentner wurden nur mit 28—30 Mk. für den Zentner gerechnet. Für ältere Ochsen hielten sich die Preise, solange die Konservenfabriken arbeiteten, auf 28—30 Mk. für 1 Zentner, während sie jetzt auf 25—26 Mk. zurückgegangen sind.

In Schafen war das Geschäft in diesem Jahre schlechter als im vorigen und es ist nicht der Umsatz des vorigen Jahres erzielt worden, ebensowenig hielt sich der Preis auf der Höhe des letztverflossenen Jahres.

Das Geschäft in Schweinen hielt sich in dem Berichtsjahre vorzüglich; die Preise waren fest und bedeutend höher, als im vergangenen Jahre.

3. Getreide.

Der Getreidehandel, der während des Winters leblos war, begann sich im Frühjahr 1900 bald zu entwickeln und es machte sich, wie fast

immer in dieser Jahreszeit, ein starker Begehr nach allen Getreidearten, besonders aber nach Weizen und Roggen, bemerkbar. Obwohl die Qualität der 1899er Ernte viel zu wünschen übrig ließ, so wurden die wenig belangreichen Bestände doch bald geräumt, so daß in den Frühjahrsmonaten der Handel als schwungvoll bezeichnet werden kann. Die Frühjahrsbestellung nahm, wenn auch etwas verspätet, ihren normalen Verlauf und bei Eintritt wärmeren Wetters zeigte es sich, daß die Herbstsaaten den Winter gut übergehalten hatten.

Die Dürre der Sommermonate wirkte sehr nachtheilig auf sämmtliche Feldfrüchte und so kam es denn auch, daß die Entwickelung der Saaten mangels Feuchtigkeit sehr im Argen lag. Die Folge hiervon war, daß Klee und Heu vollständig verdorrten und alle anderen Gewächse dem Verderben nahestanden. Dieser schon seit langen Jahren nicht dagewesenen Unfruchtbarkeit ist es auch zuzuschreiben, daß das Sommergetreide der letzten Ernte, weniger aber die Wintersaaten, in ihrer Entwickelung zurückgeblieben sind.

Die anhaltende Hitze ohne Niederschläge brachte es mit sich, daß auch die Hackfrüchte sich nicht entwickeln konnten, die Folge dieser abnormen Witterungsverhältnisse kennzeichnete sich in einer mäßigen Getreideernte, die allerdings unter den denkbar günstigsten Bedingungen geborgen werden konnte.

Der Durchschnittserdrusch betrug bei

Weizen	ca. 10	Zentner	gegen	11—12	Zentner 1899
Roggen	7 1/2—8	„	„	9—10	„
Gerste	10	„	„	12—14	„
Hafer	8	„	„	12—13	„
Erbsen	5	„	„	10—12	„
Gemenge	6	„	„	15—16	„

Weizen war in Folge der schönen Qualität, sowohl für den Export nach England, als auch für den Versandt nach dem Rhein und dem Königreich Sachsen sehr begehrt und auch die in hiesiger Gegend sich immer mehr entwickelnde Mühlenindustrie griff als Käufer für Weizen kräftig ein, obwohl sie über unlohnenden Nutzen und schweren Mahlabsatz klagte. Die Preise bewegten sich zwischen 140—150 Mk. Der Seeexport in Danzig war in diesem Jahre für inländischen Weizen äußerst rege. Amerikanischer und russischer Weizen konnte nicht bezogen werden, weil er sich zu hoch stellte.

Roggen zeigte ebenfalls eine sehr schöne Qualität, und es wurden hiervon unmittelbar nach der Ernte große Posten wasserwärts nach der Elbe und nach der Saale, bahnwärts nach Böhmen verladen. Die

Nachfrage hierin verstärkte sich noch in den Wintermonaten und unsere schönen hiesigen Qualitäten wurden den ostpreußischen gegenüber bevorzugt, indem man 4—5 Mk. für die Tonne mehr bezahlte. Der Umsatz in Roggen war groß, allerdings bei ganz bescheidenem Nutzen, indem mit der Konkurrenz des Proviantamtes gerechnet werden muß, das hauptsächlich aus erster Hand seinen Bedarf zu höchsten Preisen deckte.

Von Händlern wird nur ausnahmsweise und nur in dringendsten Bedarfsfällen gekauft, den Landleuten dagegen werden sogar besondere Bevorzugungen bei der Hingabe von Säcken ꝛc. gewährt. Es ist dieses ein Zustand, auf den nicht oft genug hingewiesen werden kann; eine Abhülfe ist hier dringend erforderlich.

Das Gerstengeschäft war in verflossener Campagne recht lebhaft. Wie schon mehrfach ausgeführt, gewinnt Gerste Jahr für Jahr mehr an Bedeutung und durch das Bestreben, sich nach dieser Richtung immer mehr und mehr zu vervollkommnen, werden hier vorzügliche Qualitäten gezüchtet, die mit den auswärtigen Erzeugnissen erfolgreich konkurriren können. Obwohl die Erträgnisse der letztjährigen Ernte wesentlich geringer waren, als die der Vorjahre, so zeichnete sich die Qualität durch Farbe und milden Charakter aus, und es konnten ganz belangreiche Posten sowohl für den Export nach England als auch zur Verschiffung nach den westlichen Provinzen und nach Thüringen verwandt werden. Ein noch viel bedeutenderes Bahngeschäft ließe sich nach Bayern und nach Thüringen etabliren, wenn an Stelle der gegenwärtigen hohen Getreidetarife die leider seit mehreren Jahren aufgehobenen Staffeltarife wieder in Kraft treten würden. Die Vorräthe in Gerste sind fast ganz geräumt.

Der Preisstand bewegte sich zwischen 140—150 Mk. Das Geschäft kann als gut bezeichnet werden.

Hafer hat für den Handel die Bedeutung ganz verloren, weil hier hauptsächlich das Proviantamt als Käufer aus erster Hand auftritt.

In Erbsen, Wicken und Gemenge hat uns die Ernte ganz im Stich gelassen und die Erträgnisse sind, wie schon vorher erwähnt, ganz minimal.

Im Allgemeinen ist das Berichtsjahr für den Getreidehandel nicht ungünstig gewesen.

Beeinträchtigt wurde das Geschäft durch den hohen Geldstand und der damit in Verbindung stehenden geringen Unternehmungslust, auch hat im verflossenen Sommer der niedrige Stand der Gewässer,

besonders aber der versandete Stromlauf der Weichsel, den Handel geschädigt.

Augenblicklich ist für uns die bevorstehende Zollpolitik von höchstem Interesse und es läßt sich nicht verkennen, daß erhöhte Getreidezölle und sonstige ungünstige Veränderungen des Handelsvertrages mit Rußland für unseren Ort verhängnißvoll werden können.

Aus Briesen erhielten wir noch folgenden Bericht:

Die Situation des Getreide-, Futtermittel-, Düngemittel- und Saatenhandels hat an hiesigem Platze im Jahre 1900 eine weitere Verschlechterung erfahren.

Segensreich wirkt der endlich eingetretene Telephon-Externverkehr, dessen Vorzüge hier schon sehr merklich empfunden werden, weil man an eine Aufbesserung der Lage kaum mehr glaubte.

Ein erheblicher Vortheil würde durch das Halten der hier passirenden D-Züge eintreten, denn damit wäre der schwierigen Lage in der Kommunikation abgeholfen, und ein Mittel an die Hand gegeben, durch energische Vertretung der Interessen, die allgemeinen Schwierigkeiten etwas zu beseitigen.

Das wirthschaftliche Terrain für den Verkehr ist dem Getreidehandel hier entzogen und zwar:

1. dadurch, daß in Folge der Geschäftseinrichtungen der Königlichen Ansiedelungs-Kommission der An- und Verkauf der Produkte an die Raiffeisengesellschaft in Posen in Permanenz gegeben ist, und die umliegenden Güter meist im Besitze dieser Behörde sind,
2. dadurch, daß die landwirthschaftlichen Genossenschaften, die keine Steuern bezahlen und nur geringe Verwaltungskosten haben, ohne Berücksichtigung des Geldmarktes arbeiten können, da ihnen direkt und indirekt Kapitalien zu billigem Zinsfuß zur Verfügung stehen. Diese Genossenschaften umgehen den Handel und engen so den Wirkungskreis der hiesigen Kaufmannschaft ein.

Der Kaufmannsstand wäre hier am Platze intelligent genug, allen berechtigten Anforderungen zu genügen, wenn die Gelegenheit ihm nicht definitiv genommen würde.

4. Futtermittel.

Der Markt für Futtermittel lag ebenso, wie der für Getreide im Frühjahr recht matt, erholte sich aber in Folge anhaltender Dürre während des Frühjahrs. Der Mangel an Rauhfutter verursachte lebhafte Nach-

frage, und damit begann eine Periode langsamer Preissteigerung. Während des Monats August trat wohl eine Abschwächung ein. Rußland liefert vermöge seiner vorzüglichen Ernte, namentlich der nördlichen Gebietstheile, reichlich gute Kleie, die nicht nur in unserer Nachbarschaft, sondern auch in Schlesien und Sachsen ziemlich schlanken Absatz findet. Nur in Oelfrüchten ist auch in Rußland ähnlich wie bei uns scheinbar großer Mangel. Immerhin hatte das Geschäft in Futtermitteln nicht diejenige Ausdehnung angenommen, wie man im Hinblick auf die mangelhafte Ernte in Futtergetreide anzunehmen geneigt war. Die Landwirthe schränken, um Ausgaben zu vermeiden, die Mastung ein und kaufen nur das Allernothwendigste. Wären nicht Schlesien, das Königreich und die Provinz Sachsen dauernde Abnehmer für die hellen Kleiesorten, so würde sich das Kleiegeschäft in sehr engen Grenzen bewegt haben. Dank den billigen Tarifen für Futtermittel war die westliche Landwirthschaft in der Lage, ihren Bedarf stets bequem und billig einzudecken. Die Zufuhren in Kleie waren andauernd reichlich, wenn auch die russischen Transporte in Folge Wagenmangels auf einzelnen russischen Bahnen unregelmäßig eingingen.

Die während des Herbstes allgemein verbreitete Ansicht, daß das Geschäft in Oelkuchen rege und nutzbringend werden würde, ist gründlich enttäuscht worden. Diese irrige Meinung wurde genährt durch die Wahrnehmung, daß sowohl das Inland, wie Rußland schlechte Ernte in Oelfrüchten zu verzeichnen hatten, und daß Amerika ebenfalls über schlechte Erträge in Baumwollsamen klagte. Obwohl das Angebot durchaus nicht drückend, wenn auch größer war, als man früher angenommen hatte, so genügte es, um die nur schwache Nachfrage zu befriedigen. Ueber diesen Bedarf hinausgehende Zufuhren bewirkten starken Preisrückgang. Das Frühjahr kann noch manche Ueberraschung bringen, denn zweifellos wird noch lange Zeit großer Bedarf in Futtermitteln eintreten, so daß selbst nur vorübergehend schwache Zufuhren bei dem Mangel an Lägern recht feste Stimmung hervorrufen können.

Seit Anfang Februar ist ein nur Landwirthen und landwirthschaftlichen Vereinigungen zu Gute kommender, billiger Tarif für Futtermittel und Rauhfutter ins Leben gerufen, der aber ohne rechte Sachkenntniß ausgearbeitet ist, denn er bringt den westpreußischen Landwirthen, denen er in erster Reihe förderlich sein soll, kaum Nutzen. Der Tarif gilt nur für Verladungen von deutschen Stationen, steht in Folge dessen in direkter Konkurrenz mit dem sogenannten Transittarif, an dessen Hand man Futtermittel nach Stationen Westpreußens fast

ebenso billig verfrachten kann, wie mit dem jetzigen Nothstandstarif. Allerdings ist ein Vortheil bei Bezügen aus inländischen Mühlen vorhanden, aber auch dieser geht einem erheblichen Theile der kleineren Landwirthe verloren, weil der Tarif nur für Mengen von 10000 Kilogramm in Anwendung kommt, die direkt an Konsumenten gesandt werden. Weshalb der Tarif nicht ohne Einschränkung der Person der Empfänger Gültigkeit haben soll, ist ganz unerfindlich, denn der Zwischenhändler ist doch nicht Konsument, und man sollte doch endlich hinter das Geheimniß gekommen sein, daß die Konkurrenz dafür sorgt, daß der Verbraucher am letzten Ende einzig und allein aus der Verbilligung der Waaren Nutzen zieht. Der kleinere Landwirth, der seinen kleinen Bedarf vom Kaufmann zu beziehen genöthigt ist, hat keinerlei Antheil an der durch die Herabsetzung der Tarife angestrebten Verbilligung der Futtermittel.

5. Wolle.

Das Wollgeschäft, das im Jahre 1899 so verdienstvoll abschloß, hat im Berichtsjahre einen Mißerfolg zu verzeichnen, auf den die Interessenten nicht vorbereitet waren.

Vom Februar v. Js. an, als dieser Artikel die höchste Werthstufe der letzten zwanzig Jahre erreicht hatte, gingen die Preise rapide zurück, denn es zeigte sich, daß die vorher in Szene gesetzte Haussebewegung den Grad des Gebotenen überschritten hatte und der Ausfall an überseeischen Wollen bei Weitem übertrieben war. Naturgemäß trat das Interesse für diesen Artikel in den Hintergrund und Angesichts der wenig zuversichtlichen Aussichten gingen die Preise sturzweise zurück, so daß wir heute beinahe auf der billigsten Werthstufe des Jahres 1886 angelangt sind. Sehr große Verluste erlitten große sächsische Spinnereien, aber auch der Handel hatte unter dem jähen Preisrückgang stark zu leiden uns es werden diese Schäden dem Wollhandel noch lange in Erinnerung bleiben. Zu den gesunkenen Preisen besteht jetzt für den Artikel einiges Interesse und es bleibt abzuwarten, wie die Dinge sich weiter entwickeln werden.

6. Weinhandel.

Der Weinhandel nahm im Berichtsjahre, ohne nennenswerthe Veränderungen gegen das Vorjahr zu zeigen, im Allgemeinen einen befriedigenden Verlauf, und wenngleich eine Hebung der Ausfuhr nach Rußland leider nicht zu konstatiren ist, so kann doch gesagt werden, daß der Versandt nach dem Inlande, nach Ost- und Westpreußen,

Provinz Posen und Schlesien, sowie nach der Provinz Brandenburg eine stete Steigerung erfahren hat; erwünscht bleibt jedenfalls ein leichterer Verkehr mit unserem großen Nachbarreiche, dessen zur Zeit geltenden hohen Zölle auf ausländische Weine geradezu prohibitiv wirken.

Der Absatz vollzog sich in der Hauptsache in mittleren rothen Bordeauxweinen, sodann in Mosel-, Rhein- und Pfalzweinen sowie in spanischen und portugiesischen Weinen; kleine und mittlere rheinhessische Weine zeigen gegenüber den kleinen Moselweinen wieder mehr Beachtung; auch rothe Bordeauxweine aus den Jahrgängen 1893, 1895 und 1896 bleiben begehrt. Der Konsum in besseren und feinen Weinen hat sich nur wenig gehoben, so daß die Läger in älteren feinen Weinen der Jahrgänge von 1888 und 1893 stark belegt bleiben.

Die 1900er Ernte in Frankreich hat einen sehr bedeutenden Ertrag geliefert; im Departement der Gironde ist das geerntete Quantum größer, als im Jahre 1893, und hat 2550000 Oxhoft betragen, wogegen sich der Ertrag im Jahre 1893 auf nur 2200000 Oxhofte von ca. 220 Liter stellte. Die Qualität der neuen Weine läßt viel zu wünschen übrig und wenngleich ihre Preislage auch sehr niedrig ist, so hat sich der deutsche Weinhandel diesem Jahrgange gegenüber bisher doch vollständig in der Reserve gehalten, umsomehr, als seine Betheiligung an dem 1899er Jahrgange, dessen Weine im Hinblick auf ihre Milde und Reife eine sehr gute Entwickelung versprachen, recht bedeutend gewesen ist.

An der Mosel und Saar ist der Ausfall der Weinernte in quantitativer Hinsicht weniger befriedigend gewesen; ungünstige Witterungsverhältnisse im Monat Mai benachtheiligten die Entwickelung des Weinstockes; das regnerische Wetter im Juni bis gegen Mitte Juli verzögerte die Blüthe, hierzu kam, daß der Heu- und Sauerwurm vielfachen Schaden anrichtete, so daß die Lese, welche gegen den 8. Oktober ihren Anfang nahm, nur einen Ertrag von 30—40 % eines vollen Herbstes ergab. Die Qualität des neuen Weines ist theilweise besser, theilweise wesentlich besser, als diejenige der 1899er Weine. Die für Trauben und Most bezahlten Preise waren höher als im Jahre 1899. — Eine ähnliche Gestaltung haben die Leseverhältnisse am Rhein und in der Pfalz gehabt.

Die dem Reichstage zugegangene Weingesetznovelle und die darüber geführten Verhandlungen haben in Winzer- und Weinhändlerkreisen eine große Bewegung veranlaßt; auf den verschiedenen Interessen-

versammlungen, so in Mainz und in Berlin, gelangte eine starke Beunruhigung, verursacht durch den Geist der Novelle, zum Ausdruck und man beschloß, gegen einige der Bestimmungen des Gesetzentwurfes entschieden Einspruch zu erheben; die namhaftesten Bedenken richten sich gegen die Bestimmungen über die räumliche und zeitliche Begrenzung der Verbesserung der Moste und gegen die Kelterkontrolle; beide Bestimmungen werden in Interessentenkreisen für unannehmbar und unausführbar gehalten, und mit Zuversicht wird von diesen eine zweckentsprechende Abänderung derselben erwartet. Uebereinstimmung herrscht in den betheiligten Kreisen über die Nothwendigkeit der Einführung des Verbots der Kunstweinfabrikation, welches der Gesetzentwurf vorsieht. Dagegen steht zu hoffen, daß das Verbot des Verschnitts von Rothwein mit Weißwein, welches die Kommissionsberathungen zu Tage gefördert haben, nicht zugelassen wird, weil ein solches Verbot zu den nachtheiligsten Konsequenzen bei den Handelsvertragsverhandlungen mit Italien führen müßte.

7. Kolonialwaaren.

Bericht aus Thorn.

Kaffee.

Im Berichtsjahre hat dieser Artikel besonders in den geringeren Qualitäten wie Campinas und Santos seinen niedrigen Preisstand, welchen er am Ende des Vorjahres erreichte, beibehalten, trotz wiederholter Versuche einer Haussepartei die Preise in die Höhe zu treiben. Nur ganz vorübergehend konnten die Preise einige Pfennige höher gebracht werden, sie waren aber nicht von langem Bestande. Obgleich der Konsum sich in Folge der anhaltend billigen Preise wohl etwas hob, war von einer größeren Belebung des Geschäfts doch nicht viel zu bemerken. Bessere feinere Qualitäten wie Javas, Guatemalas und Ceylons haben auch im ganzen Jahre ihren verhältnißmäßig guten Preisstand behaupten können.

Reis.

Der Preisstand dieses Artikels hat sich im verflossenen Jahre durchweg auf der Höhe, die er am Schlusse des Vorjahres einnahm, erhalten und nur wenige kleine Preisschwankungen waren vorgekommen, die aber auf das ganze Geschäft keinen wesentlichen Einfluß ausüben konnten. Der Konsum bewegte sich in bescheidenen Grenzen, da in Folge der recht guten Kartoffelernte in unserem Bezirke sich eine regere und größere Bedarfsfrage nicht geltend machen konnte.

Schmalz.

Der Preis für amerikanisches Schmalz war während des ganzen Jahres recht niedrig, und in Folge dessen hat der Konsum in bemerkenswerther Weise zugenommen. Das Schweineeinfuhrverbot für russische Schweine besteht immer noch und die Folge hiervon sind verhältnißmäßig hohe Preise für inländisches Schweinefleisch und Schmalz; so wendet sich der Konsum, besonders der minder wohlhabenden Klassen, immer mehr und mehr dem amerikanischen Schmalz und Speck zu.

Petroleum.

Das Geschäft in amerikanischem Petroleum war im verflossenen Jahre gleichmäßiger wie im Vorjahre, die Preise waren keinen wesentlichen Schwankungen unterworfen und waren sie durchgehends niedrig zu nennen. Auch in diesem Jahre kam das russische Petroleum hier in unserem Bezirke wenig in Betracht, da die Preise hierfür in keinem Verhältniß zu dem wesentlich besseren amerikanischen Petroleum standen. Der Verbrauch bewegte sich im Großen und Ganzen in den vorjährigen Grenzen.

Rübenkreude.

Die Lage dieses Artikels hat sich während des Berichtsjahres gegen das Vorjahr nicht geändert, die Preise waren auch in diesem durchweg niedrig, so daß sie dem Fabrikanten nur einen sehr geringen Nutzen ließen. Die Läger wurden zwar bis zum Beginn der neuen Campagne geräumt, bessere Preise waren aber nicht zu erzielen und das Geschäft war für die Fabrikanten in keiner Weise als lohnend zu bezeichnen.

Bericht aus Culmsee.

Das Geschäft war lebhaft, jedoch wenig nutzbringend. Man muß es aussprechen, daß in allen Zweigen der Detail-Geschäfte eine Sucht besteht, dem Konkurrenten durch billigere Preise das Geschäft zu entreißen. Die Folge ist ein trotz umfangreichen Umsatzes nur geringer Verdienst.

Es hat sich am Ende des Jahres gezeigt, daß in Folge der schlechten Rübenernte die Kaufkraft namentlich der ärmeren Bevölkerung geringer geworden ist. Die Zuckerfabrik hatte in Folge der geringen Rübenerträge eine kurze Campagne; die Lohnerträge waren für die Arbeiter wesentlich kleiner. Das späte Frühjahr im Jahre 1901 beeinträchtigt ferner dem Arbeiter den Erwerb, und da der allergrößte Theil der Bevölkerung hier aus Arbeitern besteht, folgt der unausbleibliche Rückschlag für die Geschäfte.

Leider sehen wir in diesem Jahre keiner guten Ernte entgegen; denn in Folge anhaltender starker Fröste ohne Schnee haben die Pflanzen gelitten. Ein Theil der Winterung muß umgepflügt werden. Für den kleinen Besitzer namentlich, der durch große Rübenerträge nicht entschädigt werden kann, ist dies ein großer Ausfall.

Einen für die Kaufleute außerordentlich wohlthuenden Einfluß hat der durch die Gesetzgebung bedingte 2 Uhr-Ladenschluß am Sonntag mit sich gebracht. Die Geschäfte sind dadurch nicht benachtheiligt, ebensowenig hat auch der 9 Uhr-Ladenschluß bei vierzehnstündiger Arbeitszeit nachtheilig gewirkt. Das Publikum richtet sich schnell ein, seine Bedürfnisse rechtzeitig einzukaufen. Es war längst an der Zeit, die Arbeitszeit für junge Leute und Lehrlinge, welche in offenen Geschäften bis auf 17 Stunden ausgedehnt war, zu beschränken.

Die Verordnung des Königlichen Landrathes, daß vor 8 Uhr Morgens keine geistigen Getränke verschänkt werden dürfen, kann auf den gewöhnlichen Mann nur günstig wirken. Wünschenswerth und erstrebenswerth wäre ein Verbot, alkoholische Getränke am Sonntag Nachmittag in offenen Schankstätten abzugeben; denn einestheils wird das Gesetz dadurch, daß die Inhaber nicht besonderes Personal für Sonntag resp. den Schank engagiren, umgangen, anderntheils steht fest, daß man jetzt am Sonntag viel Betrunkene auf den Straßen sieht.

Die Einrichtung der Fortbildungsschulen ist mit großer Genugthuung zu begrüßen. Die Lehrlinge in Detail-Geschäften werden zum Theil über Gebühr ausgenutzt, ohne daß ihnen Gelegenheit geboten wird, neben praktischer auch theoretische Ausbildung zu erwerben. Daß dabei die erworbenen Kenntnisse für einen jungen Menschen, der ins Leben treten soll, nicht genügen, ist zweifellos. Hierbei können die Fortbildungsschulen nur segensreich wirken. Es ist dahin zu streben, daß in ihnen nicht nur für kaufmännische sondern auch für Handwerkslehrlinge der Unterricht in den elementaren kaufmännischen Wissenschaften und in der einfachen Buchführung mit in den Lehrplan aufgenommen wird, denn hiervon hat fast kein junger Mann bei Beendigung der Lehrzeit eine Ahnung.

Von der Eröffnung der Bahnlinie Melno—Culmsee im Herbst 1901 erhoffen wir Vortheile, da uns ein guter Landstrich erschlossen wird, der bisher in nur geringen Beziehungen zu uns stand. Namentlich wird an der Strecke dieser Bahn der Rübenbau eine beträchtliche Ausdehnung erlangen. Der Umbau der Strecke Marienburg—Thorn in eine Vollbahn wird uns endlich in einen besseren und schnelleren Verkehr mit den größeren Städten unserer Provinz bringen. Es wäre

wünschenswerth, wenn das mit dem 1. Mai verkehrende D-Zugpaar so eingelegt wird, daß wir über Bromberg nach Posen Anschluß hätten. Trotz oftmaliger Petitionen ist es uns nicht erreichbar gewesen, von der Eisenbahndirektion Bromberg zu erlangen, daß wir an den aus Berlin Vormittags 9 1/4 Uhr abgehenden Zug in Bromberg um 4 Uhr 8 Min. einen ordnungsmäßigen Anschluß erhalten. Der jetzt verkehrende Zug geht die Strecke von 46 Kilometern in 2 Stunden 20 Minuten.

Der Umbau unseres Bahnhofes schreitet rüstig vorwärts; wir glauben, durch den vollendeten Bau des schönen Bahnhofsgebäudes einen Schritt weiter in der Vergrößerung des hiesigen Verkehrs gethan zu haben.

Die Telephonanlage in Culmsee ist unzulänglich; oft sind Gespräche absolut unverständlich. Nach Pommern und Schlesien haben wir noch immer keinen Anschluß. Zur Vergrößerung unseres Telephonnetzes fehlt seit Monaten das nöthige Material, so daß viele seit langem erbetene Telephonanschlüsse nicht erledigt werden können. Die größeren Güter im Thorner und Kulmer Kreise sind fast sämmtlich an das Telephonnetz angeschlossen.

Bericht aus Strasburg.

Der Geschäftsgang der Kolonial-, Material- und Spirituosen-Geschäfte gestaltete sich im letzten Jahre bezüglich des Umsatzes schlechter wie in den Vorjahren, dazu beigetragen hat erstens der Spiritusring, welcher für das Spirituosen-Geschäft so einschneidend ist, und dasselbe im Umsatze so schädigt, daß ein Viertel des Verdienstes gegen früher verloren geht, weil größere Geldmittel dazu nothwendig sind, und die Verzinsung des Kapitals den Verdienst um den vierten Theil absorbirt; zweitens der immer mehr erschwerte Grenzverkehr mit Rußland, der durch verschärfte Grenzkontrolle von russischer Seite eingeschränkt wird.

Ebenso werden die die hier befindlichen kleinen Geschäfte dieser Branche durch den Zuckerring schädigend betroffen.

8. Drogen.

Der Gang des Geschäfts war fast während des ganzen Jahres 1900 sowohl in technischen wie medizinischen Drogen rege. Veranlassung dazu gab wohl die beständig steigende Tendenz der Waarenpreise, die fast ausnahmslos in allen Artikeln der Branche sich bemerkbar machte. Einestheils unterlagen die Waaren der Spekulation, der Ringbildung größerer chemischer Fabriken, der gesteigerten Arbeits-

löhne, Kohlen- und Holzpreise. Dabei entstand oft eine Knappheit der nöthigsten Hilfsmittel der Technik als: Schwefelsäure, Salpetersäure und Soda ꝛc., so daß der gesteigerte Bedarf nicht genügend gedeckt werden konnte.

In medizinischen Vegetabilien fiel die Ernte nur mittelmäßig aus, da die späten Fröste im Frühjahr vielen Schaden verursachten. Auch waren die mehr bewilligten Arbeitslöhne für die Sammler bei der Preisbildung maßgebend und trugen zur Vertheuerung bei.

Die Bezüge auf dem Wasserwege erlitten durch den abnorm niedrigen Wasserstand große Verzögerungen, Mehrfrachten und unvorhergesehene Störungen.

Ganz außergewöhnlich hohe Preise erreichten Leinöl, amerikanisches Terpentinöl, technisches und medizinisches Ricinusöl, Ammoniak- und Bleipräparate, Menthol, Thymol. Schwefeläther erhielt durch erhöhten Eingangszoll und durch die erlassenen Ausführungsbestimmungen zum Branntweinsteuergesetz den dreifachen Werth.

9. Chemische Düngemittel.

Im Ganzen und Großen sind die Verhältnisse im Düngemittelgeschäfte im Berichtsjahre dieselben wie im Jahre 1899 geblieben. Wie schon wiederholt hervorgehoben, wird aber der Handel mit Düngemitteln immer mehr den Kaufleuten durch die Genossenschaften entzogen. Bei der in landwirthschaftlichen Kreisen herrschenden, von den Behörden in jeder Weise unterstützten Zeitströmung ist es auch dem ehrlichsten und tüchtigsten Kaufmann nicht möglich, gegen die so vielseitig begünstigten Genossenschaften, selbst wenn sie, wie es oft der Fall ist, ungeschickt und unzuverlässig geleitet werden, auf die Dauer den Wettbewerb aufrecht zu erhalten.

Von dem Berichterstatter wird uns ferner folgendes Postkuriosum mitgetheilt:

„Im Jahre 1889 ließen wir durch die Telegraphenverwaltung eine besondere Telephonleitung von unserem Kontor nach unserer Fabrik in Mocker, mit einer Nebenstelle errichten. Wir mußten uns damals zur Zahlung eines Beitrages von ca. 160 Mk. jährlich auf 10 Jahre verpflichten; wahrscheinlich doch wohl um die Kosten der Anlage in dieser Zeit zu tilgen. Nach Verlauf von 10 Jahren trat zwar keine Ermäßigung ein, jedoch wurden wir wenigstens nicht erhöht Dies geschah aber nach Verlauf eines weiteren Jahres im Juni 1900, zu welcher Zeit die Telegraphenverwaltung an uns das Ansinnen stellte, ca. 180 Mk. für unsere Sonderleitung jährlich zu bezahlen.

Empört über diese Art der Behandlung kündigten wir den Vertrag und nahmen in der Fabrik in Mocker ein Telephon gegen Grund- und Gesprächsgebühr mit Anschluß an das allgemeine Fernsprechnetz Thorn, wofür wir nur 80 Mk. jährlich zu bezahlen haben, den Beamten aber die früher ersparte Mühe der Verbindung und Zählung der einzelnen Gespräche aufgelegt wird."

10. Säcke.

In neuen Getreidesäcken wird das Geschäft immer geringer, da nur noch sehr wenige Besitzer solche kaufen. In der billigen Jutequalität, die die Mühlen und die Getreidehändler kolossal gebrauchen, ist durch die große auswärtige Konkurrenz das Geschäft darin unlohnend geworden.

In guten Drillichsäcken, wie sie unser Nachbarland Rußland gebraucht, ließe sich, wenn der Zoll darauf ermäßigt würde, ein großes Geschäft erzielen.

In alten Säcken zum Kleieversandt war das Geschäft gut.

In wasserdichten Plänen für die Landwirthschaft, für Mieten, Lokomobilen und Dreschkasten, war im vergangenen Sommer und Herbst der anhaltenden Trockenheit wegen gar kein Begehr.

11. Manufaktur- und Modewaaren.

Bericht aus Thorn.

In dem Jahre 1900 ist in der Manufakturwaarenbranche ein Fortschritt und Besserung nicht zu verzeichnen gewesen. Der Umsatz war gleich den Vorjahren. Sämmtliche Waaren mußten mit 10—20 % Aufschlag erstanden werden und sind ohne Schwierigkeiten auch zu erhöhten Preisen verkauft worden, nur sind durch den enormen Aufschlag statt wollener mehr halbwollene und baumwollene Waaren gegangen; der Artikel Flanell hat an dem Aufschlag am Meisten gelitten und als Ersatz hierfür wurde baumwollene Waare gekauft. Sehr zu beklagen sind die Machenschaften einiger Kaufleute, welche gegen das Gesetz des unlauteren Wettbewerbes verstoßen. Es gehören hierzu in erster Linie die jahrelangen Ausverkäufe „wegen Aufgabe" sowie fingirte Ausverkäufe mit direkt betrügerischer Absicht. Von ganz besonderem Vortheil wäre es für Thorn einen Zug zu erwirken, der um 10 oder 10½ Uhr Abends nach Culmsee abgeht und Anschluß nach Kulm und Briesen hat, denn Thorn hat einen großen Theil Kunden aus den Kreisen Thorn, Kulm und Briesen durch die günstige Verbindung Culmsee—Bromberg verloren.

Von anderer Seite wird uns noch geschrieben:

Das Geschäftsjahr 1900 war nur ein mittelmäßiges zu nennen. Der Umsatz hielt sich auf derselben Höhe des Vorjahres, dagegen ließ der finanzielle Erfolg zu wünschen übrig.

Die Ursache ist wohl darin zu suchen, daß trotz des großen Preisaufschlages sämmtlicher Fabrikate aus Wolle, Baumwolle oder Leinen eine entsprechende Aufbesserung der Preise im Detail-Verkehr schwer zu erzielen war. Unangenehm fühlbar machte sich in den letzten Monaten der große Preissturz von Wolle und der damit zusammenhängenden Artikel.

Auch in meinem Geschäftszweige konnte die erfreuliche Beobachtung machen, daß seit längerer Zeit von allen Theilen des Publikums mehr Waaren besserer Gattung verlangt und gekauft werden.

Meinem Bericht möchte noch Nachstehendes hinzufügen:

Hier in Thorn finden drei Mal im Jahre zu 8 Tagen Jahrmärkte statt. Es ist dies noch eine Einrichtung längst vergangener Zeit, die für die heutigen Verhältnisse garnicht mehr angebracht ist. Einen namhaften Nutzen hat die städtische Verwaltung nicht davon, jedoch haben die hiesigen Geschäfte aller Gattungen, welche sämmtlich, um leistungsfähig zu sein, große Läger unterhalten müssen sowie außerdem mit Steuern, Miethen ꝛc. schwer belastet sind, entschieden Schaden.

Ist es denn wirklich nothwendig, daß im jetzigen Jahrhundert noch fremde von Ort zu Ort ziehende Händler alle 3—4 Monate nach einem Platz wie Thorn kommen, um die Stadt- und Landbevölkerung mit Waaren zu versehen? Würde ohne diese Einrichtung irgend Jemand in Verlegenheit kommen? Diese Fragen werden wohl allgemein verneint werden, und wäre es wohl angebracht, für die gänzliche Abschaffung der Jahrmärkte Sorge zu tragen.

Bericht aus Briesen.

Die Stadt Briesen ist trotz aller Fortschritte, die sie in den letzten Jahren in industrieller Beziehung gemacht hat, dennoch immer ein Städtchen, dessen Wohl und Wehe mit dem der Landwirthschaft eng verknüpft ist. In meinem vorjährigen Berichte theilte ich mit, daß im II. Semester des Jahres 1899 die ungünstige landwirthschaftliche Konjunktur die Gestaltung des Manufakturwaarengeschäfts in Briesen ungünstig beeinflußte. Die ungünstige landwirthschaftliche Konjunktur, von der ich damals sprach, hat sich bis jetzt in keiner Weise gebessert, vielmehr ist sie in Folge des Regenmangels des letzten Jahres noch wesentlich schlechter geworden. Durch den enormen Futtermangel sind

weite Kreise der Landwirthschaft gezwungen, Futter zu kaufen. Die diesen Kreisen durch den Futtermangel erwachsenden Kosten und Schäden müssen selbstverständlich durch Ersparnisse auf anderer Seite wieder eingebracht werden. In erster Reihe kommt hierbei das Manufakturwaarengeschäft in Frage. In diesen von mir geschilderten Verhältnissen liegt hierorts die Erklärung für die ungünstige Gestaltung des Manufakturwaarengeschäfts und der mit diesem verwandten Geschäftszweige im Laufe des Jahres 1900. Fast alle Geschäfte der genannten Art haben im Jahre 1900 einen geringeren Umsatz zu verzeichnen. Aber auch der Nutzen ließ zu wünschen übrig. Trotz des enormen Rückganges der Wollpreise war es den Detail-Geschäften nicht möglich, wollene Fabrikate zu verhältnißmäßig ermäßigten Preisen einzukaufen, da die Fabrikanten einerseits zunächst ihre früher gekaufte theure Wolle verarbeiten und an den Markt bringen mußten, andererseits aber mit theilweise bedeutenden Preissteigerungen für Kohlen, Oel, Farbe, insbesondere aber für Arbeitslöhne zu rechnen hatten. In Baumwollwaaren hatten wir in Folge des ungünstigen Ausfalles der Baumwollernte und in Folge der beispiellosen Börsenspekulation, die mit diesem Artikel im Auslande getrieben wird, eine ganz enorme Hausse, welche in letzter Linie den Nutzen des kleinen Detailleurs bedeutend schmälerte. Die ungünstigen Wirkungen der genannten Faktoren machen sich noch ständig fühlbar. Es wäre daher wünschenswerth, daß recht bald eine Wendung zum Besseren einträte.

Der von mir im vorigen Jahre ausgesprochene Wunsch, die Chausseehäuser recht bald aufgehoben zu sehen, hat sich sehr schnell erfüllt, da der Kreistag des Kreises Briesen in diesem Herbst einen diesbezüglichen Beschluß gefaßt hat. Hoffentlich erfüllt uns der Kreistag auch die beiden anderen von mir im vorigen Jahre ausgesprochenen Wünsche, die im Handelskammerbericht des vorigen Jahres abgedruckt sind.

Wünschenswerth wäre ferner eine bessere Beleuchtung der Post. In diesem Verkehrsinstitut herrscht, trotzdem wir uns einer elektrischen Beleuchtungsanlage erfreuen, noch immer die Petroleumlampe. Das Licht ist manchmal derartig miserabel, daß das Expediren von Geldsendungen durch kaufmännische Angestellte mit Schwierigkeiten verbunden ist.

Ferner wäre es erfreulich, wenn der auf der Linie Insterburg—Berlin verkehrende D-Zug hier 1 Minute hielte. Das Bedürfniß hierfür ist, soviel mir bekannt ist, durch Petitionen des Magistrats, der Stadtverordnetenversammlung, des kaufmännischen Vereins und auch der Handelskammer zum Ausdruck gebracht worden, jedoch ohne Erfolg.

Bericht aus Löbau.

Der Geschäftsgang im Jahre 1900 in Manufakturwaaren, Kurz-, Weiß- und Wollwaaren, sowie in Glas- und Beleuchtungsartikeln ist gegen den des Vorjahres ungünstiger gewesen. Im Beginn hat die kalte Witterung vortheilhaft auf die Räumung der aus dem Herbste restirenden Winterwaaren gewirkt.

Die alsdann anhaltende warme Witterung hat die rege Kauflust in allen Sommer- und Saison-Artikeln bis auf den Monat Juli ausgedehnt und so für die Verkäufer ein durchaus befriedigendes Resultat gezeitigt. Der Verkehr blieb in Folge der meist günstigen Ernte und in Folge des normalen Preises für ländliche Produkte auch nicht aus. Schon mit Beginn der zweiten Hälfte des August entwickelte sich eine rege Kauflust in allen Waarengattungen. Dieser lebhaftere Verkehr wurde aber mit Schluß September wesentlich vermindert durch die Eröffnung einer offenen Verkaufsstelle der „Bank ludowy", welche sich mit der vollen Wucht ihres Einflusses dem Waarengeschäft zuwandte. Die Bank ludowy hat als Handelsartikel aufgenommen: Manufaktur-, Weiß-, Wollwaaren, Beleuchtungs-, Wirthschafts-, Galanterie-, Kurz-, Glas- und Porzellanwaaren; kurzum Alles mit Ausnahme von Eisen- und Kolonialwaaren.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß alle Geschäfte, welche die gleichen Artikel führen, nicht unerhebliche Anstrengungen machen müssen, um nicht völlig aus dem Sattel gehoben zu werden. Unter so ungünstigen Anzeichen für die Zukunft sehen hier die Kaufleute dem künftigen Geschäftsjahre entgegen.

12. Holzhandel.

Die seit dem Jahre 1895 aufsteigende Preisbewegung, die im Jahre 1899 eine vorher kaum geahnte Höhe erreicht hatte, ist im Jahre 1900 zum Stillstand gekommen und am Schlusse des Jahres zu einer absteigenden Bewegung umgeschlagen.

Die Preise waren schon allzu hoch geschraubt gewesen und mußten naturgemäß eine Einschränkung des Verbrauchs herbeiführen; der Verminderung der Nachfrage folgte ein Sinken der Preise. Aber noch ein anderer Umstand wirkte nachtheilig auf unsern Holzmarkt; nämlich der vom Frühjahr bis zum Spätherbst andauernde niedrige Wasserstand. Von weiter zurückliegenden Ablagen an Nebenflüssen der Weichsel verzögerte sich die Schwimmdauer um drei bis vier Monate. Inzwischen war auch im Bromberger Kanal Wassermangel eingetreten, und das Durchschleusen des Holzes durch denselben ging so langsam

von Statten, daß die Befürchtung auftrat, es werde ein großer Theil des zum Schleusen angemeldeten und bereitliegenden Holzes draußen bleiben und ausgewaschen werden müssen. Einige deutsche Holzfirmen hatten daraufhin ihr aus Rußland eingeführtes Holz nicht mehr nach Brahnau gehen, sondern behufs dessen Ueberwinterung es in die Drewenz ziehen lassen. Es ist deshalb kein Wunder, daß der Absatz des noch unverkauft hier angekommenen Holzes auf Schwierigkeiten stieß, und daß die Inhaber, um nur das Holz loszuwerden, ihre Preisforderungen stark ermäßigten. Die Importeure haben demgemäß in diesem Jahre fast durchweg mit ganz erheblichen Verlusten abgeschnitten, zumal die Einkaufspreise an den Ursprungsorten im Winter noch unter der Fortwirkung der Hausse von 1899 standen und die Flößerei doppelt so viel Kosten verursacht hatte als in normalen Jahren.

Erst im November, nach Schluß der Holzzufuhr, trat auf der Netze und der Brahe und damit auch im Kanal ein etwas höherer Wasserstand ein, und da wir diesmal außergewöhnlich lange von Frostwetter und Eisgefahr verschont blieben, konnten auch die letzten noch auf der Weichsel stehenden Holztransporte in den Brahnauer Hafen, durch die Schleuse und zum größten Theil auch noch an die Bestimmungsorte befördert werden. Dieses Alles nur Dank einem glücklichen Zufall, bei dessen Ausbleiben ein unberechenbarer Schaden entstanden wäre. Der Brahnauer Hafen hat sich, wie schon oft, so auch diesmal wieder als zu klein, und das Fehlen eines Holzhafens bei Thorn geradezu als eine Kalamität erwiesen.

In Thorn wurde in diesem Jahre etwas mehr Holz als im vorigen Jahre ausgewaschen und zwar ca. 50 Traften gegen ca. 30 im Vorjahre, immer noch viel zu wenig in Anbetracht des hier auf der Weichsel stattfindenden großen Holzverkehrs. Die Gründe hierfür sind im vorjährigen Berichte ausführlicher erörtert worden. Hauptgrund: Nichtvorhandensein eines Hafens.

Die Preise stellten sich im Durchschnitt wie folgt:

	1900:	1899:	
für Rundkiefern	65 Pf.	75 Pf.	pro Kubikfuß frei Wasser verzollt.
„ Rundtannen	53 „	60 „	
„ Rundelsen	60 „	65 „	
„ Mauerlatten bis 8/8" stark . .	67 „	75 „	
„ „ stärkere	110 „	110 „	
„ eichene Eisenbahnschwellen 16/26 cm	Mk. 3,90	Mk 4,65	pro Stück fr. Wasser verz.
„ kieferne „ „ „	„ 2,75	„ 3,00	

Die im Jahre 1900 über die Grenze eingeflößten 1808 Traften (gegen 2232 im Jahre 1899) enthielten nach Schilnoer Berichten:

Stück:		Stück:	
696548	Rundkiefern	2863	Rund-Weißbuchen
548991	Balken, Mauerl., Timber	357	□ Felgen
409704	Sleepers	8253	Rund-Eichen
9811	Riegelhölzer	60280	„ Schwellen
822178	Schwellen I u. II	17522	Plançons u. Kanteichen
86513	Tramwayschwellen	3554	Kreuzhölzer
9765	Bretter	279841	Schwellen I u. II
45792	Rundtannen	27161	Weichenschwellen I u. II
91355	Balken, Mauerlatten	42307	Tramwayschwellen I u. II.
110400	Rund-Elsen	39218	Stäbe
3309	„ Eschen	6947	Blamiser
801	„ Espen	96566	Speichen
2016	„ Birken	35961	Fußbodenstäbe.
266	„ Rüstern		

13. Spedition.

Das Jahr 1900 ist für das Grenz-Speditionsgeschäft als kein besonders gutes zu bezeichnen. Unter dem Zeichen einer außergewöhnlichen Geldkrisis, die sich schon seit November 1899 geltend machte, traten wir in dasselbe ein und der Druck, den diese Verhältnisse im Allgemeinen auf Handel und Industrie ausübten, machte sich bei unserem fast ausschließlich auf dem Verkehre mit Rußland beruhenden Geschäft noch mehr fühlbar, da sich der Geldmangel und die Geldtheuerung, besonders in Russisch-Polen, zu einem seit Jahren nie dagewesenen ausbildeten.

Es zeigte sich auch bald, daß die Industrie in Russisch-Polen, die sich hauptsächlich in Lodz konzentrirt und sehr stark auf ausländisches Kapital angewiesen ist, diesem Druck nicht genügend Widerstand leisten konnte und diese Verhältnisse, gepaart mit zahlreichen Zahlungseinstellungen kleiner und größerer Kaufleute in Rußland, die Abnehmer für die Lodzer Fabrikerzeugnisse waren, riefen in Lodz eine Krisis hervor, die außer unzähligen kleinen Fabrikanten auch große angesehene Aktiengesellschaften zum Fall brachten und den deutschen Spediteuren, die mit diesen Firmen in einer ausgedehnten kreditlichen Verbindung stehen, materiellen Schaden brachten. Wenn sich auch inzwischen durch eine Besserung der Lage der Woll- und Baumwollindustrie die Zustände etwas gebessert haben, so ist doch die Situation

noch nicht als geklärt zu betrachten und außer den bereits erlittenen Verlusten bei Zahlungseinstellungen erleiden wir noch fortgesetzt einen imaginären Verlust durch die bedeutend kleineren Bezüge der Lodzer Kundschaft.

Zu den Erschwernissen, die diese Situation unserem Geschäft brachte, gesellte sich Anfangs August eine neue Schwierigkeit durch die plötzliche Erhöhung, welche der russische Finanzminister auf den Eingangszoll zahlreicher Waaren legte. Wir wollen hiervon nur hervorheben, daß z. B. baumwollene Lumpen, die bis dahin zollfrei waren und die theilweise Deutschland selbst zahlreich nach Rußland exportirte, theilweise auch nur als Durchgangsland beförderte, sodaß die Frachten dem deutschen Eisenbahnfiskus zu Gute kamen, plötzlich mit einem Eingangszoll von 3,50 Rubel pro Pud belegt wurden und daß ferner der Zoll für Rohbaumwolle um 1,00 Rubel pro Pud erhöht wurde.

Anknüpfend an dieses Vorkommniß möchten wir nur hervorheben, wie günstig es doch für den deutschen Exporteur war, daß wenigstens der Zoll für eine ganze Anzahl Artikel durch Vertragstarif festgelegt ist und eine Erhöhung nicht eintreten konnte und wie wichtig es ist, daß wir, um den Export nach Rußland aufrecht erhalten zu können, durch möglichst lange und alle Artikel umfassenden Zollverträge eine Basis für den Export geschaffen haben.

Die in unseren früheren Berichten als für den Privatspediteur, also auch für unser Geschäft, außerst schädigend hervorgehobene Konkurrenz der russischen Zollagentur hat sich auch im verflossenen Jahre und zwar in verstärktem Maßstabe wieder fühlbar gemacht, indem die Zollagenturen den russischen Empfängern auch Kredite gewähren, was sie ja sehr gut können, da sie von der russischen Regierung einen dreimonatlichen zinsfreien Kredit für die Zollauslagen gewährt erhalten, während dem Privatspediteur diese Konzession nur gegen Hinterlegung von russischen Werthpapieren eingeräumt wird.

Trotz aller dieser Mißstände, deren Schädigung für das Speditionsgeschäft nicht zu verkennen ist, konnten wir doch noch günstige Resultate für unser Geschäft erzielen und auch unsere Kollegen, die in Alexandrowo und an den anderen Grenzen ansässig sind und die selbstverständlich an den vorgeschilderten Verhältnissen partizipiren mußten, haben, wenn auch nicht in dem Maße wie in früheren Jahren, so doch noch reichlich zu thun gehabt. Es ist dies auf die erfreuliche Thatsache zurückzuführen, daß der Exportverkehr des deutschen Reiches nach Rußland sich im ständigen Wachsen befindet und wie wir einer Statistik

entnehmen, in den letzten zehn Jahren von 183 Millionen Mark auf 366 Millionen Mark gestiegen ist und wir bei der Abfertigung an der Grenze nicht nur auf den Export des Deutschen Reiches, sondern auch derjenigen Länder, die Deutschland als Durchgangsland für ihre Sendungen benützen, angewiesen sind, welche Deutschland zu Gute kommen.

Mit begreiflichem Interesse sehen wir der Konstellation entgegen, welche sich nach Ablauf der bestehenden Handelsverträge bilden wird und hoffen, daß wir nicht etwa durch einen Zollkrieg mit Rußland weiteren Schwierigkeiten ausgesetzt sein werden.

Ein zweiter Bericht aus der Speditionsbranche lautet:

Das Jahr 1900 war für das Speditionsgeschäft recht ungünstig. Der von der Eisenbahnverwaltung eingeführte Staffeltarif für Stückgut hat den Umschlagsverkehr am hiesigen Orte stark beeinträchtigt und hierdurch den Spediteur aus dem Verkehr ausgeschaltet, ohne den Interessenten billigere Frachten als für Sammelgut zu bringen. Die von der Eisenbahnverwaltung angeführten Gründe für diesen Verkehr treffen auch für Staffelung von Wagenladungen, welche im Gegensatz zu den Stückgutfrachten dem Spediteur Nutzen bringen würde, zu und es ist sehr bedauerlich, daß die Einführung der Staffelung der Wagenladungen nicht erfolgt.

Auch brachte der Wasserverkehr im verflossenen Jahre nicht den erwarteten Nutzen. Der dauernd schlechte Wasserstand der Weichsel ließ den Flußverkehr nicht lebhaft werden, so daß ein großer Theil der Gütermengen, welche zu Wasser bis Thorn bisher anzulangen pflegten und hier bahnseitig weiter verladen wurden, direkt per Bahn dem Bestimmungsorte zugeführt werden mußten, während andererseits zum größten Theile auch diejenigen Güter ausblieben, welche von Thorn aus den Wasserweg benutzten.

Die Holzexpedition auf der Weichsel war gleichfalls viel geringer als in den Vorjahren. Der Rückgang der Holzpreise hatte zur Folge, daß große Holztransporte lange Zeit unverkauft blieben und nur zu schlechten Preisen Absatz fanden. Die hierdurch entstandene Verschlechterung der Vermögensverhältnisse der ausländischen Holzhändler vermehrte das Risiko des Spediteurs für seine Verläge an Zoll 2c. und brachte manchen Verlust. Eine Besserung in der Sicherung der Verläge kann nur erhofft werden durch Errichtung eines Holzhafens, in welchem der Spediteur das zollamtlich abgefertigte Holz in seinen Besitz nehmen und hierdurch sein Pfandrecht ausüben kann.

Eine Besitznahme des Holzes auf offener Weichsel bringt solch große Risiken für den Spediteur, daß derselbe hierauf verzichten muß.

Günstiger lag der Import von Futterartikeln aus Rußland. Derselbe war größer wie in den Vorjahren und ließ dem Spediteur guten Nutzen.

14. Leder und rohe Häute.

Das Garledergeschäft im Jahre 1900 nahm einen ruhigeren Verlauf als im Vorjahre. Die Preise für fertiges Leder waren, wenn auch nur in bescheidenem Umfange, niedriger. Lediglich schwere Sohlleder hatten einen größeren Preisabschlag. Dagegen machten sich lohgare und gefärbte Schafleder, sowie Kipse ungemein knapp und wurden theuer bezahlt. — Der Umsatz blieb sich gleich; der Eingang von barer Kasse ließ mehr als je zu wünschen übrig.

Das Geschäft in rohen Häuten und Fellen war ebenfalls recht ruhig. Rindhäute blieben im ersten Halbjahre unverändert, erfuhren dann einen Abschlag von 15—20 % und blieben auf diesem Stande bis zum Ende des Jahres. Für Kalbfelle war von Monat zu Monat weniger zu erzielen. Roßhäute waren fast unverkäuflich. Hasenfelle brachten 10—15 % weniger als im Vorjahre. Bei Schaffellen wurden die Preise durch die schlechte Lage des Wollmarktes ungünstig beeinflußt. Ein Theil davon fand Käufer in Rußland.

15. Schuhfabrikation.

Für die Schuhfabrikation war das Jahr 1900 wenig erfreulich. Bis zum Herbste war zwar sehr reichlich zu thun, doch brachten die Frühjahrslieferungen spärlichen Nutzen, da für die Rohmaterialien nach Entgegennahme der Aufträge im Herbste 1899 eine Steigerung der Preise eintrat, wodurch diese höher als die der Kalkulation zu Grunde gelegten Preise wurden. — Bei neuen Aufträgen gelang es mit vieler Mühe, höhere Preise zu erzielen, doch wurde das Geschäft durch die Arbeitseinschränkungen in den Industriegegenden Rheinlands und Westfalens riesig erschwert. Die schwierige Lage zeigte sich auch in einer Vergrößerung der Verluste.

Die Aufträge für das Frühjahr 1901 waren durchschnittlich kleiner als gewöhnlich, so daß die Reisenden längere Zeit auf der Tour zubringen mußten, um neue Absatzgebiete aufzuschließen.

Passende Arbeitskräfte waren im ganzen Jahre genügend zu haben.

16. Molkerei Culmsee.

Die Molkerei verarbeitete ein Jahresquantum von 2670600 Kilogramm Milch, welche Menge aus 43 Ortschaften Culmsees und Umgegend geliefert wurde. Im Vergleich zum Vorjahre haben wir ein Plus von 70000 Kilogramm zu verzeichnen. Die Verwerthung des obigen Materials, welche zum geringeren Theile durch direkten Umsatz, zum größeren Theile durch Verarbeitung auf Käse und Quark erzielt wurde, ist als normale zu bezeichnen.

Als Absatzgebiet kommen in Betracht: Culmsee für den Detail-, Berlin und Dresden für den Engrosvertrieb. Trotz der durch die stetig zunehmende Konkurrenz am Buttermarkt sich immerwährend steigernden Anforderungen an die Qualität hatten wir die Genugthuung an beiden Plätzen unser Produkt als „Prima" verhandeln zu können.

Als sehr wünschenswerth für das Molkereigewerbe wäre anzustreben eine Abänderung im Eisenbahngütertarif, dahin gehend, daß Käse und Quark der Butter gleich unter einfachen Frachtgebühren als Eilgut befördert werden.

Die mit der Molkerei verbundene Bäckerei verarbeitete ein Mehlquantum von 10722 Zentnern. Leider ging das Geschäft sehr zurück durch nicht unerhebliche Ausfälle. Das Gebäck wurde in Culmsee, den umliegenden Orten und in Thorn vertrieben.

17. Zuckerfabriken.

Zuckerfabrik Culmsee.

Wir eröffneten unsere 19. Campagne am 2. Oktober und schlossen dieselbe bereits am 29. November 1900.

In Folge der außerordentlichen Dürre während des ganzen Sommers blieb die Rübenernte weit hinter den im Frühjahr gehegten Erwartungen zurück, so daß unsere Verarbeitungszeit eine so kurze war. Diese währte nur 101 Arbeitsschichten à 12 Stunden, in denen ein Gesammt-Arbeitsquantum von 2341640 Zentner gegen 3195160 Zentner im Vorjahre zur Verarbeitung gelangte, in 24 Stunden durchschnittlich 46368 Zentner gegen 48047 Zentner.

Mit Rüben waren bebaut 20437 Morgen gegen 19100 Morgen im Jahre vorher, und die Ernte daraus ergab im Durchschnitt 114½ Zentner pro Morgen gegen 167 Zentner im Jahre 1899.

Die Qualität der Rüben dagegen war recht gut; der Zuckergehalt betrug im Durchschnitt der ganzen Campagne 16,71 % Zucker in der Rübe gegen 14,93 % im vorigen Jahre.

Es wurde bisher an Zucker gewonnen:

339630 Zentner I. Produkt = 14,504 % der Rüben, 28250 Zentner II. Produkt = 1,206 % der Rüben und erwarten wir noch ca. 5000 Zentner III. Produkt.

Das finanzielle Ergebniß der Campagne läßt sich heute noch nicht übersehen, da ein großer Theil des Zuckers noch unverkauft ist. Bei freier Rückgewähr von 48 % Schnitzeln und nach Tragung sämmtlicher Frachten für Rüben und Schnitzel haben wir bisher unseren Aktionären 90 Pfennige pro Zentner Rüben gezahlt; wir hoffen, daß uns der eingelagerte Zucker noch einen kleinen Gewinn bringen wird, und wir in der Lage sein werden, pro Zentner gelieferter Rüben noch eine Nachzahlung zu leisten und auf das Aktienkapital eine mäßige Dividende zu gewähren — ob dies aber geschehen kann, und in welcher Höhe, hängt noch ganz von der Verwerthung unseres Restlagers an Zucker ab. —

Zuckerfabrik Neu-Schönsee.

Unsere letzte Campagne wurde am 27. September 1900 begonnen und am 20. November 1900 beendigt. Es sind in 99½ Schichten 473290 Zentner Rüben und 10232 Zentner Ablaufsyrup verarbeitet, im Durchschnitt pro Doppelschicht 9514 Zentner Rüben. Die Durchschnittspolarisation betrug 16,40 % Zucker.

Zuckerfabrik Unislaw.

Die Campagne 1900/01 ist durch die geringe Rübenernte sehr ungünstig beeinflußt worden. In Folge der anhaltenden Dürre im Sommer 1900 wurden nur 96 Zentner Rüben pro Morgen im Durchschnitt geerntet gegen 141 Zentner des Vorjahres, so daß nur 615000 Zentner Rüben gegen 891000 Zentner Rüben des Vorjahres zur Verarbeitung kamen, obwohl das Rübenareal in beiden Jahren annähernd dasselbe war. Der Zuckergehalt der Rüben war allerdings ein hoher, so daß an I. Produkt 1,6 % mehr gewonnen wurde als im Vorjahre, jedoch wurden nur 88036 Zentner I. Produkt gegen 113500 Zentner des Vorjahres gewonnen.

Durch die so geringe Rübenverarbeitung sind nun die Verarbeitungskosten pro Zentner Rüben so gesteigert worden, daß das finanzielle Resultat auch trotz der hohen Zuckerausbeute bei Weitem die gehegten Hoffnungen nicht erfüllen wird, zumal in Folge der größeren Weltproduktion der Zuckermarkt wieder sehr zurückgegangen ist. Unsere Aktionäre und Rübenbauer erleiden also bei der Rübenernte große Verluste.

Im Eisenbahnverkehr möchten wir darauf hinweisen, daß es wünschenswerth ist, den Wagenpark noch zu vergrößern, weil die Gestellung der Wagen nicht immer pünktlich erfolgen kann. Die sechsstündige Ent- und Beladefrist ist fast zur Regel geworden, doch besonders drückend wird empfunden, daß die Eisenbahnwagen nicht zu verschiedenen Tageszeiten angefordert werden können.

Nach Einrichtung eines Fernsprechnetzes in Unislaw im Herbst 1900 sind wir auch an das allgemeine Fernsprechnetz angeschlossen.

18. Spritfabrikation.

Die Spiritusproduktion der Campagne 1899/1900 setzte sehr stark ein.

Es war im Laufe der Campagne in der Tagespresse vielfach der Befürchtung Ausdruck gegeben worden, daß eine solche Produktion nicht unterzubringen sein würde. Man verbreitete, eine solche große Produktion wäre die sichere Folge der Bildung des aus dem Verwerthungs-Verbande deutscher Spiritusfabrikanten und der Zentrale für Spiritusverwerthung bestehenden Syndikats und dieses Syndikat werde an der Unmöglichkeit, große Produktionen unterzubringen, zu Grunde gehen müssen!

Derartige bestimmt und sicher ausgesprochene Voraussagen über die Entwickelung wirthschaftlicher Verhältnisse sind unter allen Umständen höchst bedenklich, weil in den seltensten Fällen alle Faktoren, die in Zukunft die Verhältnisse beeinflussen, voraus gesehen werden können, sie sind aber zweifellos irreführend, wenn nicht einmal die vorhandenen unbefangen und richtig gewürdigt werden.

Man übersah vorweg, daß die Spiritusproduktion in Deutschland zum größten Theile ein landwirthschaftliches Nebengewerbe ist. Es wird die Ausdehnung des Brennereibetriebes in erster Linie stets von dem wirthschaftlichen Bedürfnisse des Gutes abhängen. Die Produktion der Campagne 1899/1900 blieb schließlich hinter der des Vorjahres zurück, war aber die zweitgrößte während der letzten 10 Jahre. Sie lieferte nach der amtlichen Statistik etwa 365½ Millionen Liter reinen Alkohols.

Die Bestände am Schlusse des Brennereijahres 1899/1900, am 1. Oktober 1900, waren trotz der großen Produktion kleinere als zur gleichen Zeit des Vorjahres (32 gegen 33,2 Millionen Liter).

Die große Produktion der Campagne war also nicht nur voll verbraucht worden, sondern es war noch von den übernommenen, alten Beständen ein Theil in den Konsum gegangen.

Dieses Resultat wurde in erster Reihe durch eine energische Förderung des Verbrauches von Spiritus zu technischen Zwecken erreicht, der durch außerordentlich billige Preise, die fast während des ganzen Jahres unverändert blieben, angeregt wurde. Welcher Steigerung dieser Verbrauch fähig ist, zeigt die Statistik. Es wurden steuerfrei abgegeben rund

1896/97	85 1/4	Millionen Liter
1897/98	89	" "
1898/99	99	" "
1899/1900	104 3/4	" "

Das Interesse für die technische Verwendung von Spiritus ist im Steigen. Große Maschinenfabriken betreiben mit Erfolg den Bau von Spiritus-Motoren und Lokomobilen, Spiritus-Gaskocher mit regulirbarer Flamme werden vielfach und billig angeboten, und die Beleuchtungsindustrie bringt auch für Tischlampen brauchbare Neuerungen, während für die Beleuchtung großer Räume, von Straßen und freien Plätzen bereits durch die Helfft'sche Monopollampe ein tadelloses Licht geboten wird.

Seine Majestät der Kaiser hat für die beste Spiritustischlampe eine kostbare Vase als Preis gestiftet, die Zentrale für Spiritusverwerthung und der Verein der Spiritusfabrikanten haben erhebliche Geldpreise für den gleichen Zweck zur Verfügung gestellt. — Um die Verwendung von Spiritus für Motorenzwecke besonders zu fördern, stellt die Zentrale für Spiritusverwerthung besonders billige Preise, die unter allen Umständen erfolgreich eine Konkurrenz gegen ausländisches Petroleum Gewähr leisten.

Petroleum muß aus dem Auslande eingeführt werden, und Bestrebungen, welche dahin zielen, den deutschen Markt durch billige Bereitstellung inländischen Produktes unabhängig von der Einfuhr fremden Erzeugnisses zu machen, verdienen Anerkennung. Trotzdem die Preise für denaturirten Branntwein niedrig gehalten wurden, war es möglich, die Preise für Trinkspiritus ebenfalls in mittlerer Höhe zu erhalten. Es erhellt dies aus der Thatsache, daß der Trinkverbrauch nicht zurückgegangen ist. Derselbe betrug

1889/90	225	Millionen Liter	1894/95	218	Millionen Liter
1890/91	213,8	" "	1895/96	225,5	" "
1891/92	216,7	" "	1896/97	224,8	" "
1892/93	221,5	" "	1897/98	226,1	" "
1893/94	222,5	" "	1898/99	241,4	" "
			1899/1900	237,9	" "

Die auffällige Zunahme in der Campagne 1898/99 um etwa 15 Millionen Liter, nachdem Jahre lang der Konsum fast gleich geblieben war, darf man wohl als eine Wirkung des industriellen Aufschwunges in Deutschland ansehen. Eine nähere Prüfung der Statistik zeigt, daß das kleine Minus des Trinkverbrauchs des Jahres 1899/1900 gegen das Vorjahr im November 1898 entstanden ist. (20,9 Millionen Liter 1899 gegen 24 Millionen Liter 1898). Der Mehrverbrauch im November 1898 war aber durch besondere Ursachen zu erklären. Die Spirituspreise im Herbst 1898 waren bis auf 54 Mk. gestiegen und fielen im November um 16 Mk. auf 38 Mk. Der Konsum, der bei den hohen Preisen sehr zurückhaltend war, mußte deshalb im November 1898 um so stärker eingreifen, um die sehr gelichteten Lagerbestände aufzufüllen.

Die ersten 3 Monate der Campagne 1900/1901 Oktober—Dezember 1900 zeigen übrigens gegen das Vorjahr eine Zunahme des Trinkverbrauches von über 2 Millionen Liter (64,1 gegen 62 Millionen Liter).

Die Thätigkeit der Zentrale für Spiritusverwerthung hat auf den Verkehr mit der Kundschaft in unserer Provinz keinen Einfluß gehabt, da hier die alten Beziehungen zwischen den westpreußischen Fabriken und deren Abnehmern ebenso direkt gepflegt werden, wie in früheren Jahren.

19. Bierbrauereien.

Bericht aus Thorn.

Im Anschluß an den vorjährigen Bericht muß ich zunächst bemerken, daß auch das Jahr 1900 kein besonders günstiges war.

Das kalte und lange Frühjahr hielt das Geschäft zurück und konnte der Ausfall in den paar heißen Wochen nicht eingeholt werden.

Die Preise für Gerste und Hopfen waren zwar normal; jedoch werden die Bierpreise immer mehr gedrückt und da den Wirthen auch sonst noch mancherlei Konzessionen in Folge der Konkurrenz gemacht werden, so war auch in diesem Jahre das finanzielle Ergebniß kein zufriedenstellendes.

Die Brauereien kommen selbst allmählig zur Erkenntniß, daß es so nicht weitergehen kann, und es fand deshalb im Herbst 1900 in Graudenz eine Versammlung von Brauereivertretern des Ostens statt, in welcher die Mißstände durchgesprochen wurden. Es wurde schließlich eine Kommission eingesetzt, welche die einzelnen Punkte untersuchen und nach einiger Zeit in Bromberg wieder zusammenkommen sollte.

In dem laufenden Betriebsjahre ist Gerste und Hopfen etwas

theurer und besonders in letzter Zeit sind die Preise für Gerste bedeutend gestiegen; meiner Ansicht nach wirkt hier auch schon das Gespenst der voraussichtlichen Zollerhöhung mit, welche, wenn sie eintrifft, wieder eine große Belastung für das Braugewerbe mit sich bringt.

Bericht aus Briesen.

Das verflossene Geschäftsjahr muß man im Allgemeinen als ein für die Brau-Industrie günstiges bezeichnen, da die andauernde und große Hitze während der Sommermonate dazu angethan war, eine erhebliche Steigerung des Konsums von Bier herbeizuführen. Da auch die Eisgewinnung im vorigen Jahre unter günstigen Verhältnissen vor sich gehen konnte, so reichten trotz der großen Hitze die eingeheimsten Bestände dennoch aus, um selbst den erheblich größeren Bedarf in diesem für das Braugewerbe unentbehrlichsten Artikel voll und ganz zu decken. — Die Hopfenpreise bewegten sich in angemessenen Grenzen und schwankten zwischen 150 bis 160 Mk. für guten Lagerbierhopfen Bayr. Provenienz, während gute Braugerste für 135 bis 150 Mk. pro Tonne zu haben war. Fertiges Malz notirte ca. 12,50 Mk. pro 50 Kilogramm.

Während nun Witterungsverhältnisse und Preise der Rohmaterialien dem Brauer die Aussicht auf guten Verdienst eröffneten, wurde derselbe dadurch leider wieder illusorisch gemacht, daß nicht nur erhöhte Ansprüche der Kundschaft befriedigt werden, sondern daß auch die Löhne erhöht werden mußten, während die Preise an denjenigen Orten, an welchen der mittlere und kleine Betrieb mit dem Großbetriebe in Konkurrenz trat, die Preise derartig herabgedrückt wurden, daß sie kaum noch einen geringen Nutzen übrig ließen. Es ist nach meiner Ansicht nur noch eine Frage der Zeit, daß die kleinen und mittleren Betriebe von den Großbetrieben verdrängt werden, wenn letztere nicht sehr bald durch Staffelung der Abgabe der staatlichen Brausteuer gezwungen werden, darauf bedacht zu sein auf angemessene Preise zu halten. Sehr zu beklagen ist es auch, daß die Königliche Staatsregierung den berechtigten und wiederholt an sie herangetretenen Bitten aus den Kreisen der Brauer der nordöstlichen Brausteuergemeinschaft um gesetzliche Einführung des Surrogatverbotes nicht stattgiebt. So lange dieses nicht geschehen wird, ist auch an eine Hebung der doch namentlich für den Osten des Reiches so wichtigen, auch die Landwirthschaft in hohem Maße fördernden Brauindustrie nicht zu denken und kann die mächtige Konkurrenz der Bayr. Biere niemals erfolgreich bekämpft werden.

Mit Freuden zu begrüßen ist dagegen die Fassung des neuen Gesetzes über künstliche Süßstoffe, die, entgegen dem bisherigen Verbot leider nur zu häufig, selbst Seitens großer Brauereibetriebe noch zum Süßen des Bieres Verwendung finden.

Als großer Mißstand muß ferner empfunden werden, daß sich die bestehenden Hypotheken-Institute gegenüber angemessenen Beleihungen industrieller Etablissements noch immer strenge ablehnend verhalten, während doch bis zu einer gewissen Höhe, die natürlich auch eine gewisse Sicherheit bieten muß, selbst jedes industrielle Unternehmen beleihbar ist. Die Königliche Staatsregierung würde sich den Dank weiter Kreise des Braugewerbes verdienen, wenn sie ein Institut zu gründen sich entschließen wollte, welches berechtigten Wünschen um eine angemessene erststellige Beleihung von Brauereien und anderen industriellen Betrieben unter besonderer Berücksichtigung der mittleren und kleinen Betriebe Rechnung tragen würde. Die von der Königlichen Staatsregierung beabsichtigte und dankenswerthe Idee der Hebung und Förderung der Industrie im Osten, deren größte die Brauindustrie ist, würde durch eine derartige Institution ganz außerordentlich gefördert werden.

Ein weiterer Punkt nicht nur allein zur Förderung namentlich der mittleren und kleinen Betriebe der Brauindustrie, sondern auch der kleinen und mittleren Städte der östlichen Provinzen, sowie der Landwirthschaft würde die Belegung dieser kleinen und mittleren Provinzstädte, die, um mit der heutigen Zeit mitzukommen und den modernen Anforderungen, die heute auch schon an ganz kleine Städte gestellt werden, zu entsprechen verhältnißmäßig bedeutende Opfer bringen müssen, mit Militär sein. Thatsache ist, daß die Abgaben in kleinen Städten bedeutend höher sind als in größeren und ganz großen Städten und daß, während die Ausgaben jährlich größer werden, die Einnahmen sich dadurch verringern, daß der wohlhabende Theil der Bürgerschaft, um diese hohen Kommunalabgaben nicht tragen zu müssen, nach größeren Orten verzieht, wo die Abgaben kleiner, die gebotenen Annehmlichkeiten dagegen größer sind. Erstrebenswerth ist ferner die Ermäßigung der Fracht auf Bier, die heute immer noch zu hoch ist um diesen Artikel auf weitere Entfernungen versenden zu können.

In hygienischer Beziehung wäre es durchaus wünschenswerth, wenn Seitens der Behörden Maßregeln getroffen würden, welche eine strenge und öfter wiederkehrende Beaufsichtigung der Bierapparate, namentlich der auf dem Lande befindlichen, bezweckten. Hier herrschen

mitunter geradezu haarsträubende Zustände. Auch die Einführung des Aichzwangs der Gefäße in welchen Bier verkauft wird, würde den Handel damit günstig beinflussen.

Ein weiterer wunder Punkt, der für die Brauereibesitzer gleichzeitig ein sehr theurer genannt werden muß, ist der geringe Schutz den die bestehenden Gesetze unseren Transportgefäßen, deren Beschaffung mit das Theuerste im Braugewerbe ist, bieten.

Nicht nur, daß gewissenlose Berufsgenossen die selbst nicht über die genügende Anzahl der Gebinde verfügen, diejenigen anderer Brauereien benutzen, straflos sind, sondern auch jede einzige Privatperson kann ein solches Biergefäß zu irgend welchen Zwecken benutzen und geht straflos aus, wenn sie dem Richter gegenüber erklärt, sie habe das Gebinde einmal von irgend Jemand geschenkt erhalten, gekauft, oder auf dem betreffenden Grundstücke vorgefunden. Dieser, jährlich große Summen betragenden, Schädigung der Brauerei kann nur durch ein bezügliches Gesetz wirksam entgegengetreten werden.

Dieses wären in der Hauptsache die berechtigten Wünsche und Beschwerden der Brauindustrie. Möchten die Ersteren recht bald erfüllt und den Letzteren abgeholfen werden.

Bericht aus Kulm.

Dem Bericht der Höcherlbräu-Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 1899 bis zum 30. September 1900 entnehmen wir Folgendes:

Der Bierabsatz blieb bis zum Schluß des ersten Halbjahres in Folge der für den Konsum ungewöhnlich ungünstigen Wintermonate gegen den des Vorjahres erheblich zurück, konnte jedoch, begünstigt durch den heißen Sommer, im zweiten Halbjahr den größeren Theil des Minderabsatzes wieder ausgleichen.

Wir verkauften 75175 gegen 76554 im Vorjahre, so daß 1379 Hektoliter weniger abgesetzt sind.

Wenn wir für dieses Jahr trotz billigerer Hopfenpreise nicht in der Lage sind, mit dem gleichen Gewinnresultat wie in den beiden Vorjahren aufzuwarten, so liegt dieses außer an dem geringen Rückgang im Bierausstoß u. A. an den wesentlich höheren Kohlenpreisen und Arbeitslöhnen, auch daran, daß wir bei unseren Wiederverkäufern Preiskonzessionen machen mußten, um uns gegenüber den Preisunterbietungen der Konkurrenz die Kundschaft zu erhalten. Nicht minder beeinflußt unser Gewinnergebniß die von Ort zu Ort zur Einführung gelangende kommunale Biersteuer, deren Abwälzung auf die Brauereien

entgegen den Intentionen des Gesetzgebers zur Gewohnheit wird, und die die Brauereien erheblich belastet.

Im laufenden Geschäftsjahre hat sich bisher das Geschäft konform dem Vorjahre gestaltet und da ungünstige Aussichten nicht vorhanden sind, so dürfen wir wohl hoffen, daß der Geschäftsverlauf im neuen Jahre wieder ein zufriedenstellendes Resultat ergeben wird.

20. Kartoffeln.

Der Ertrag war in Folge der abnormen Dürre sehr mäßig; auf leichten Bodenarten gab es eine förmliche Mißernte. Trotzdem blieb dieser Umstand ohne merkliche Einwirkung auf die Preise, da in den Abzugsgebieten eine volle Ernte erzielt wurde, und die Kartoffelfabrikate bei weichenden Preisen mit schwierigem Absatz zu kämpfen hatten. Es sind nur geringe Qualitäten zum Preise von ca. 1,20 Mk. pro Zentner ab Station ausgeführt worden.

21. Mühlenfabrikate.

Bericht aus Thorn.

Ueber das Geschäft im vorigen Jahre läßt sich nicht viel Günstiges berichten. Durch die in unserer Gegend immer mehr neu gebauten Mühlen wird der Lokalabsatz sehr erschwert und unlohnend, da nicht allein der Mehlabsatz schwieriger, sondern der Einkauf des Rohproduktes vertheuert wird.

Auch nach Auswärts wird das Geschäft schwieriger, da die durch das neue Zollregulativ im Export gestörten großen Seemühlen sich auf den Absatz im Inlande werfen und, durch ihre billigeren Herstellungskosten leistungsfähiger als wir Inlandsmühlen, uns verdrängen.

Der Absatz von Mehl war wie gesagt schleppend und ziemlich unlohnend, in Kleie schlank.

Bericht aus Leibitsch.

Was die Ergebnisse des Jahres 1900, wohl für die gesammte westpreußische Mühlenindustrie betrifft, so lassen sich dieselben zusammenfassen in die wenigen Worte: unlohnend auf der ganzen Linie. Speziell in unserem Rayon theilen sich in den Lokalbedarf nicht weniger als ca. 13 in und in nächster Nähe des Kreises Thorn gelegene Mühlen. Das Verhältniß der Nachfrage zum Angebot war daher beim Mehl bedeutender als beim Getreide und waren daher die Müller der leidende Theil nach beiden Seiten hin. Verschärfte Konkurrenz im

Einkauf, ebenso scharfer Wettbewerb im Verkauf, machten die Einkaufspreise für das Getreide theurer, die Verkaufspreise des Mehles billiger und brachten im Betriebe zu mindest gewinnlose Arbeit.

Aber auch die Gesetzgebung hat leider mit dazu beigetragen, daß die Schwierigkeiten für die Mühlen schwer zu überwindende wurden. Anstatt wie in anderen Geschäftszweigen dafür zu sorgen, daß die Ueberschüsse der Erzeugung ins Ausland wandern, hat man bei der Müllerei die Hindernisse der Ausfuhr durch das neue Mühlenregulativ noch vermehrt, und Bestimmungen für Exportmarken getroffen, die mit den Ansprüchen des Auslandes ebensowenig wie mit den technischen Betriebsverhältnissen der automatischen Mühlenwerke übereinstimmen und die Ausfuhr zum größten Theil einfach lahm legen. Wenn wir trotzdem einigermaßen befriedigende Resultate erzielten — wir nennen es befriedigend, wenn die Zinsen des Anlagekapitals herausgewirthschaftet, — so war dieses nur auf die unserem Etablissement zur Verfügung stehenden Mittel zurückzuführen, welche uns gestatteten, die im Laufe des Jahres stattgefundenen kleinen Konjunkturen auszunutzen, indem wir zuweilen aus dem Rahmen der gewöhnlichen Vorversorgung heraustraten und uns dadurch zu etwas nutzbringenden Preisen mit Getreide versorgten. Zu diesem Zwecke braucht man aber nicht eine Mühle, in der bedeutende Werthe festgelegt sind, solchen kleinen Sonnenblick kann sich der Getreidehändler mit einem ganz geringen Aufwand von Kapital verschaffen.

Bericht aus Kulm.

Wir haben im Jahre 1900 unsere Produktion wie in den früheren Jahren in Kulm, Stadt und Kreis und in den benachbarten Kreisen jedoch mit schlechtem Mahlnutzen besonders nach Auswärts abgesetzt. Der weitere Neubau von größeren Dampfmühlen, die sich alle im Binnenlande placiren und, um den bestehenden Mühlen Kunden abzunehmen, billiger handeln, hat den bereits kleinen Mahlnutzen fast auf 0 herabgesetzt. Das Müllereigeschäft ist heute das denkbar schlechteste geworden. Ein theilweiser Export ist unmöglich, da die Gesetzgebung uns die Flügel total gebunden hat; wir sind somit auf Selbsthülfe angewiesen und hoffen durch den Beitritt zur Ostdeutschen Müllerei-Vereinigung wenigstens für den Absatz in unmittelbarer Nähe einen besseren Nutzen im kommenden Jahre zu erzielen.

Die Fertigstellung der Bahn Kulm—Unislaw ist in ferne Zeit gerückt worden; wir hofften dadurch bereits nach der nächstjährigen Ernte aus einer für uns bisher verschlossenen Gegend speziell Roggen heranzubekommen, aber die Eisenbahndirektion hat wieder einmal dem

billigsten, einem vollständig unfähigen Unternehmer die Erdarbeiten übertragen und anstatt kurzer Hand denselben abzustoßen und durch einen geeigneteren Unternehmer den Bahnbau zu beschleunigen, versucht sie selbst mit wenigen Leuten weiter zu arbeiten und so sind die besten Monate Oktober, November, Dezember, wo hunderte Arbeiter gern und billigst zu haben sind, nutzlos vergangen. Dasselbe gilt von dem Brückenbau über die Fribbe, hier scheint die Bauverwaltung sehr unselbstständig zu sein und sich mit der Direktion nicht verständigen zu können, jedenfalls braucht sie Jahre dazu.

Die Getreidepreise waren im Laufe des Jahres fast gleich, ein Konjunkturwechsel war nicht eingetreten; wir zahlten in den einzelnen Monaten je nach Qualität:

Im Januar	für Weizen 137—140 Mk.,	für Roggen 126—130 Mk.
„ Februar	„ „ 137—141 „	„ „ 128—132 „
„ März	„ „ 137—142 „	„ „ 128—132 „
„ April	„ „ 140—145 „	„ „ 130—134 „
„ Mai	„ „ 142—148 „	„ „ 134—140 „
„ Juni	„ „ 145—148 „	„ „ 137—142 „
„ Juli	„ „ 145—150 „	„ „ 136—141 „
„ August	„ „ 145—150 „	„ „ 125—130 „
„ September	„ „ 140—145 „	„ „ 128—133 „
„ Oktober	„ „ 142—146 „	„ „ 130—135 „
„ November	„ „ 142—146 „	„ „ 130—135 „
„ Dezember	„ „ 143—146 „	„ „ 128—132 „

pro Tonne (= 20 Ztr.) für mahlfähiges Getreide.

22. Honigkuchen.

In dem vorjährigen Spezialbericht über Honigkuchen war die Lage dieser Industrie als ziemlich ungünstig geschildert. Von anderer Seite wird uns in diesem Jahre geschrieben, daß man mit dieser pessimistischen Auffassung der Lage nicht einverstanden sein könne.

Wäre das Ergebniß der 1899er inländischen Honigernte ein so großes gewesen, wie der Bericht es in den Zahlen „4—5000 Zentner" schilderte — thatsächlich sind höchstens 2500 Zentner hier angekauft worden, — so hätte ja gerade der um etwa 8 Mk. pro Zentner billiger als ausländischer sich stellende inländische Honig ein glänzendes Ergebniß bedingen müssen.

Die trotz dieser Richtigstellung noch immer erhebliche Menge der 1899er Ernte vermochte auch bei dem, der wirklich viel darin gekauft hatte, die ungünstigen Wirkungen der schnellen und allgemeinen Preis-

steigerungen bei allen Rohmaterialien — auch dieses Mal Mehl ausgenommen — wie sie sich 1900 äußerten, durch die zurückgebliebene Reserve dieses so wichtigen Rohstoffes erheblich zu beschränken. Hand in Hand mit dem weiter wachsenden Umsatze, der allerdings nicht mehr so sprunghaft zunahm wie in den letzten Jahren, vermochte der erstgenannte Umstand zu einem befriedigenden Gewinne zu führen.

Die Preissteigerung betrug bei

Mandeln	80 %	im Vergleich mit den Preisen des Jahres 1897.
Gewürzen	25—40 %	
Zucker	10 %	
Kohlen	30 %	

Auch die Löhne erfuhren im vergangenen Jahre wieder eine Erhöhung.

Bringt dieses Jahr (1901), wie es leider den Anschein hat, ungünstige Ernteerträge in Brodfrüchten und Honig, halten außerdem die hohen Preise für die oben erwähnten Rohstoffe an — die Kohlenpreise sind zwar um 10 Pf. pro Zentner zurückgegangen, die Zuckerpreise aber erfuhren eine Steigerung von 15 % durch das Kartell, — so muß die Thorner Honigkuchenindustrie sich auf magere Jahre gefaßt machen, zumal eine Steigerung des Absatzes bei der rückläufigen wirthschaftlichen Entwickelung im Allgemeinen kaum zu erwarten ist.

Es ist für die Thorner Honigkuchenfabrikation von Bedeutung, daß das neue Gesetz vom unlauteren Wettbewerb doch allmählig bekannter wird, und die Flagge mit der Devise „Echte Thorner", die bis jetzt jeder auswärtige kleine Bäckermeister für sein eigenes Fabrikat, das nie Thorn gesehen hat, führte, nach und nach eingezogen wird.

23. Ziegeleien.

Entsprechend der Geringfügigkeit der diesjährigen Baulust in Thorn und im Thorner Kreise waren der Hauptsache nach nur die Ansiedelungsgüter und die Staatseisenbahn Abnehmer unserer Ziegelfabrikate. Militärische Bauten kamen im Berichtsjahre bis auf die Beendigung der Infanterie-Kaserne auf dem linken Weichselufer hierorts garnicht zur Ausführung. Nach Außerhalb war der Absatz nur zu gedrückten Preisen zu ermöglichen, zumal auch die benachbarten Kreise über Mangel an Baulust klagen. Die Aussichten für unsere, bisher leidlichen Nutzen bringende Industrie sind sehr ungünstig in Folge des übergroßen unverkauften Bestandes auf allen Ziegeleien. Die unausbleibliche Folge hiervon zeigt sich bereits in der fast um die Hälfte gegen die Vorjahre herabgesetzten Produktion. Von der nunmehr zur

Ausführung gelangenden Anschlußbahn nach Gramtschen und Leibitsch versprechen sich die Ziegeleibetriebe eine wesentliche Geschäftsbelebung, wenn es sich auch nicht wegleugnen läßt, daß diese Bahn ganz andere Vortheile geboten hätte, falls dieselbe fünf Jahre früher gebaut worden wäre. Alle Neugründungen von Ziegeleien in den benachbarten Kreisen wären dann sicherlich nicht in die Erscheinung getreten, weil eben die hiesigen Ziegeleien von Natur die günstigsten Vorbedingungen aufweisen und dementsprechend billig fabriziren.

Es notirten:

Hintermauerungsziegel (Schluff)	19 — 18	— 17 1/2	Mk.
„ (Thon)	22 1/2 —	21 1/2	„
Klinker	25 —	26	„
Verblender	28 —	32	„

pro 1000 Stück ab Ziegelei.

Drainröhren und Dachsteine wurden nur in geringen Mengen umgesetzt.

24. Stabeisen, Eisenwaaren, Metalle u. s. w.

Bericht aus Thorn.

Die in unserem vorjährigen Bericht ausgesprochene Befürchtung, daß die Hausse auf dem Eisen- und Eisenwaarenmarkt ihren Höhepunkt erreicht haben dürfte, und daß ein Rückschlag unvermeidlich sei, hat sich leider früher erfüllt, als im Allgemeinen angenommen wurde. Schon im April 1900 machten sich die Anzeichen eines Preisrückganges bemerkbar, denen im Juli ein jäher Preissturz für alle Erzeugnisse der Eisenindustrie folgte, dessen Rückwirkung für die ganze Geschäftslage dieser Branche und für den Stand der Montan-Aktien verhängnißvoll werden sollte.

Die Großhändler, welche bei der gesteigerten Nachfrage in der Hausse Abschlüsse und Käufe gethätigt hatten, welche weit über den wirklichen Bedarf hinaus gingen, waren bei dem plötzlichen hereinbrechenden Rückschlag außer Stande ihren Abnahmeverpflichtungen nachzukommen. Zwangsmaßregeln der Werke den säumigen Abnehmern gegenüber verschärften die an und für sich schon schwierige Lage. Schon im August 1900 machte sich bei dem Mangel an Aufträgen aus dem Auslande, der stockenden Nachfrage im Inlande für eine große Anzahl der oberschlesischen und rheinisch-westfälischen Walzwerke eine Beschäftigungslosigkeit fühlbar, die den Markt bezw. den Preisstand sämmtlicher Fabrikanten in ungünstigster Weise beinflußte.

Die Hoffnung auf eine allgemeine Besserung der Verhältnisse

dürfte, so lange die kriegerischen Wirren in Südafrika und China währen, und die Ungewißheit über das Zustandekommen der Handelsverträge andauert, aussichtslos sein.

Wenn wir von der allgemeinen Geschäftslage auf die Geschäftslage der Stabeisen- und Eisenwaarenbranche unseres Platzes übergehen, so liegt es auf der Hand, daß dieselben ebenfalls unter dem Druck der geschilderten mißlichen Verhältnisse stark zu leiden hatte. Der Thorner Handel befand sich außerdem noch insofern in ungünstiger Stellung, als in Folge der Dürre, welche den ganzen Sommer 1900 herrschte, die Landwirthschaft in Westpreußen und Posen zum Theil eine recht geringe Ernte, besonders in Zuckerrüben, zu verzeichnen hatte. Hierdurch war die Kaufkraft unserer Landwirthe in empfindlichster Weise geschwächt. — Es tritt nun noch hinzu, daß die Bahnverbindungen immer mehr zum Schaden der Thorner und zum Nutzen des Verkehrs der Konkurrenzplätze Bromberg, Danzig, Königsberg ausgebaut werden, so daß der Thorner Handel nur mit großen Mühen und Opfern sein Absatzgebiet zu behaupten vermag.

Das Gesammtergebniß des verflossenen Berichtsjahres war somit für den Thorner Eisengroßhandel ein überaus ungünstiges. Wenn unser Handel das im Kulmer Kreise verlorene Absatzgebiet wiedergewinnen soll, so ist dringend zu wünschen, daß für das von uns bis jetzt vergeblich angestrebte Projekt, die Bahnlinien Kulm—Unislaw nach Thorn weiter zu führen, von Neuem energische Anstrengungen gemacht werden.

In Bezug auf den Verkehr mit Russisch-Polen ist zu bemerken, daß derselbe auch im Jahre 1900, soweit der Eisenhandel in Betracht kommt, weiter zurückgegangen ist, da die russischen Händler ihren Bedarf in Walzeisen und Eisenwaaren im eigenen Lande billiger als bei uns einzudecken in der Lage sind.

Nachstehend geben wir eine Aufstellung der Preise, welche von hiesigen Eisengroßhändlern am Schluß des Berichtsjahres im Vergleich zu den Preisen des Vorjahres frei Bahn Thorn notirt wurden:

Stabeisen	Mk.	13,50	gegen	Mk.	20,—	pro 100 kg	im Vorjahre
T Träger	„	13,75	„	„	16,50	„	„
Grobbleche	„	16,50	„	„	22,50	„	„
Feinbleche	„	15,50	„	„	23,50	„	„
Drahtstifte	„	23,—	„	„	30,—	„	„
Blei in Mulden	„	33,—	„	„	40,—	„	„
Zinn	„	250,—	„	„	275,—	„	„
Zinkbleche	„	46,50	„	„	54,50	„	„

Diese Zahlen liefern einen Beweis von den im Zeitraum von wenig Monaten eingetretenen Preisrückgängen und von den Verlusten, welche unseren Händlern durch die Entwerthung ihrer Läger erwachsen sind.

Alle Anträge, welche Seitens unserer Handelskammer eine Besserung der Verhältnisse durch Ausbau von Bahnlinien, Tarifermäßigungen ꝛc. Verkehrserleichterungen anstreben, verdienen jetzt mehr als je in Rücksicht auf die geschilderte und zunehmende Nothlage die weitgehendste Berücksichtigung.

Bericht aus Kulm.

Das Geschäftsjahr 1900 war für mich, hervorgerufen durch die steigende Konjunktur und durch die von mir gezeitigten besonders günstigen Abschlüsse ein wohl ergebnißreiches, der Umsatz blieb aber im Vergleich zum Jahre 1899 um etwa gegen $^1/_3$ zurück. Das kaufende Publikum, insbesondere der Landwirth, der Großgrundbesitz hielt mit den Entnahmen sehr zurück und kaufte nur den absolut erforderlichen Bedarf. Der Umsatz an Walzeisen war allein um ca. 900 Zentner geringer, ebenso ging auch der Bedarf in Baumaterialien und Baubeschlägen wie T Träger, Cement, Gyps, Drahtstifte, Schlösser, Bänder und Gußwaaren wie Ofenthüren, Herdplatten ꝛc. erheblich zurück.

Bericht aus Neumark.

Auf das verflossene Jahr bin ich in der Lage mit Zufriedenheit zurückblicken zu können. Es war das ganze Jahr hindurch ein reger Geist zu beobachten und nach meinem Dafürhalten haben die fast in allen Zweigen meines Geschäfts recht hohen Preise außerordentlich belebend auf den Gang desselben eingewirkt, ebenso wie jetzt die abwärtssteigende Konjunktur nach der entgegengesetzten Richtung hinwirkt. Der Bedarf in Eisenwaaren, Ackergeräthen ꝛc. war recht bedeutend, und soweit ich mich erinnere, war der Verkauf leichter als früher, weil das Publikum sich sehr bald an die höheren Preise gewöhnte und ein angemessener Nutzen eher erreichbar war, als bei niedrigen Preisen. Auch die Bausaison ließ in keiner Weise zu wünschen übrig, und wenn auch bei den hierhin gehörenden Artikeln ein sonderlich lohnender Avance nicht immer zu erreichen war, so stand es hiermit im Jahre 1900 immer noch (mit Ausnahme von Baukalk) wesentlich besser, als in früheren Jahren, sowohl hinsichtlich des Umsatzes als des Nutzens. Mit sehr geringen Erwartungen sah unsere Geschäftswelt der Ernte entgegen und im Mai und Juni 1900 sah es so trostlos aus, daß ein einigermaßen lebhaftes Geschäft nicht anzunehmen war. Es war daher auch der Umsatz in landwirthschaftlichen

Maschinen wesentlich geringer als im vorhergegangenen Jahre, ja, der Umsatz war hierin vielleicht auch kleiner als der Durchschnitt der letzten 3 Jahre; immerhin war das Endresultat noch bedeutend besser, als man vor der Ernte hätte erwarten können. Bei diesen Artikeln allerdings war, da die Kauflust doch nicht ganz rege war, auch nicht immer derjenige Preis zu erzielen, welcher der hohen Konjunktur entsprochen hätte. Das Hauptleid, welches ich bereits im vorigen Bericht erwähnt, besteht noch heute ungeschwächt; das ist das über alle Maßen weitgehende sich hier oft bis zu 2 und 3 Jahren erstreckende Ziel, welches die Käufer beanspruchen. Die neue Gesetzgebung hat auch uns Kaufleuten durch die Bestimmungen bezüglich der Befugnisse des Gerichtsvollziehers und hinsichtlich der Beschränkungen des Eintragungsrechts keine guten Dienste geleistet. Was die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches betreffend den früheren Ladenschluß angeht, so kann ich nur erklären, daß ich bereits 1½ Jahre vorher mein Geschäft um 9 Uhr geschlossen habe.

Unsere Verkehrsverhältnisse sind ja durch die Aussicht des Bahnbaues bedeutend gebessert. Einen unübersehbaren Gewinn würde aber der Handel und Verkehr erreichen, wenn der geplante Wasserweg von hier nach Thorn ꝛc. sich verwirklichen ließe. Unsere hiesige Posteinrichtung läßt mancherlei zu wünschen übrig, insbesondere ist es sehr störend, daß wir am Sonntag nur von 8—9 Uhr und von 12—1 Uhr Schalterdienst haben. Durch denselben Mißstand ist auch der Werth unserer Telephoneinrichtung bedeutend herabgesunken, ja hierin sieht es noch schlimmer aus, denn ein Mal ist von 1 bis 2½ Uhr und dann nach 7 Uhr Abends überhaupt kein Gespräch möglich, und ferner kommt von den Anschlüssen, die wir während der übrigen kurzen Zeit nach außerhalb wünschen, meist nur die Hälfte zu Stande, und es macht so viel Schwierigkeiten selbst mit den nächsten Plätzen (Dt. Eylau, Osterode, Thorn, Graudenz, Danzig) Anschluß zu bekommen, daß man oft den Versuch dazu nicht riskirt. Besonders schlimm ist es auch, daß die Gespräche nicht nur für die beiden verbundenen Theile, sondern auch für dritte und vierte Personen hörbar und verständlich sind.

25. Maschinenbau.

Der Gang des Geschäftes im Berichtsjahre war nicht so rege als im Vorjahre. In landwirthschaftlichen Maschinen ist der Umsatz im Vergleich zu den Jahren 1898/99 bedeutend zurückgeblieben, was wohl hauptsächlich auf die schlechte Ernte zurückzuführen ist. Es sind große Vorräthe an landwirthschaftlichen Maschinen unverbraucht geblieben.

Durch Uebernahme größerer Lieferungen waren jedoch die einzelnen Betriebe im Allgemeinen gut beschäftigt und es brauchten Arbeiterentlassungen zum Winter nicht stattzufinden.

Der Wunsch nach Aufstellung eines Ueberladekrahnes auf dem Bahnhofe Mocker besteht fort.

Von Kulm wird uns geschrieben, daß der Geschäftsgang der dortigen Maschinenfabrik im Berichtsjahre der gleiche war wie im Jahre 1899.

26. Seifenfabrikation.

Die in dem vorjährigen Berichte erwähnten Erwartungen für das abgelaufene Geschäftsjahr sind zum Theil eingetroffen, so daß von einer besseren Rentabilität der Seifenfabrikation gesprochen werden kann, denn obgleich die Preise für die Fabrikate nicht unwesentlich im Laufe des Jahres 1900 erhöht wurden, dürfte der Absatz kaum gegen frühere Jahre zurückgeblieben sein. Allerdings ließ, da das Jahr mit höchsten Preisen für sämmtliche Seifensorten schloß, die Kauflust schließlich nach, und der Geschäftsgang wurde schleppend, doch hofft man wieder auf besseren Absatz in diesem Jahre. Die Preise der Rohmaterialien stehen heute noch sehr hoch, doch ist seit Kurzem ein ziemlich bedeutender Preissturz in Leinöl eingetreten, und wenn die niedrigen Notirungen für diesen Artikel noch längere Zeit anhalten, so steht eine Verbilligung der Preise für Faßseifen in Aussicht.

Die Bahnverhältnisse sind noch immer die gleichen kläglichen und traurigen, wie in den Vorjahren, und man sollte meinen, daß den berechtigten Klagen der hiesigen Geschäftskreise endlich einmal Rechnung getragen werden müßte.

27. Holzschneidemühlen.

Bericht aus Thorn.

Die Rundholzpreise im Frühjahr setzten noch höher ein als im Herbste 1899 und hielten sich in Folge des kleinen Wasserstandes der Weichsel bis September. Später gingen die Preise für Rundholz um 5—6 Pf. pro Kubikfuß zurück. Bebeilte Kanthölzer erlitten im Herbste einen Rückgang von 10 Pf. pro Kubikfuß Rhl. In Folge des theuren Geldmarktes war die Baulust am Orte und in der Umgegend sehr mäßig und war Bauholz schwer und nur zu schlechten Preisen unterzubringen. Gute Bretter, Tischler- und Fußbodenwaare, waren begehrt und wurden schlank verkauft. Für geringere Bretterwaare war nur mäßige Nachfrage. Laubhölzer, Eichen, Eschen und Erlen wurden wenig gesucht, und diese Rohhölzer erlitten gegen das Vorjahr

einen Preisrückgang von 6—8 Pf. pro Kubikfuß. Laubholzschnittmaterial wurde nur in kleinen Quantitäten gesucht und war nur zu billigeren Preisen unterzubringen.

Bericht aus Kulm.

Das Holzgeschäft im Jahre 1900 ist dem von 1899 gleichzustellen, wenn auch die Langholzpreise auf dem Thorner Markt im Frühjahr weiter anzogen, so konnten sich dieselben im Sommer nicht mehr behaupten und bereits im September zahlte man wieder 1899er Herbstpreise. Die gesammte Produktion unserer Mühle wird Theils zum eigenen Baugeschäft im Hobelwerk rc. verarbeitet, Theils an die Bauunternehmer, Tischlermeister und Landwirthe in Stadt und Kreis in roher und fertig bearbeiteter Schnittwaare verkauft. Lieferungen nach Berlin und nach den Seestädten haben wir auch in diesem Jahre nicht ausgeführt, da wir für feine Tischler- und Fußbodenwaare in trockener Qualität in der Nähe schlanken Absatz hatten.

Von der Königl. Forstverwaltung kaufen wir, seitdem das kranke für gesundes Holz mitzunehmen und zu bezahlen ist, fast nichts mehr, da eine derartige Zumuthung jedem ehrlichen kaufmännischen Geschäft geradezu Hohn spricht. Eine dementsprechende Kalkulation ist vorher unmöglich, da man es den Stämmen im Walde nicht ansehen kann, ob der Submissionsschlag 10 oder 50 % rindschälige Hölzer haben wird; hoffentlich wird hierin auch bald Wandel geschaffen. Solange der Reichsbankdiskont über 4 % ist, wird unser Nutzen dementsprechend geschmälert, da wir bei der Kalkulation mit dem Großkapital zu rechnen haben und im Verhältniß zum Marktpreise kalkuliren müssen, wohingegen die Großkapitalisten und Aktiengesellschaften ihre Holzläger bis zur bearbeitungsfähigen Trockenheit nur mit dem billigen Anlagekapital von 4 % in Anrechnung bringen resp. verzinsen.

Bericht aus Briesen.

Nachdem im Frühjahr 1900 eine ungeahnte Steigerung der Holzpreise eingetreten war und das Rohmaterial in den Forsten ohne Weiteres mit 40—60 % über die Forsttaxe bezahlt wurde, folgte eine baldige Ernüchterung, da die fertige Waare in den Qualitäten, wie sie unsere Forsten vielfach ergeben, in keiner Weise dementsprechend bezahlt wurde, so daß nachdem im Herbst durch die allgemeine Niederlage der gesammten Industrie weiter die Preise gewaltig nachgaben. In Folge dessen haben die Sägewerke bedeutendes Lager für 1901 übernommen, soweit sie hierzu in der Lage waren, anderenfalls ein gutes Stück Geld zugelegt.

Durch die im Sommer und Herbst eingetretene Dürre auf den Feldern war auch den Konsumenten der hiesigen Gegend selbst jede Lust zu großen Holzausgaben genommen, da sie zunächst daran zu denken hatten, in welcher Weise sie über den Winter ihr lebendes Inventar durchzubringen haben. Wenngleich die Rundholzpreise gefallen sind, so läßt sich schon für 1901 vorhersagen, daß an keine Entwickelung der Geschäfte aus obigen 2 Gründen zu denken ist.

Was den lokalen Verkehr anbelangt, sind die beiden hiesigen Postschalter für Annahme und Ausgabe noch immer nicht für den ganzen Tag geöffnet, welches sehr zu wünschen wäre. Unsere Telephonanlage hat nach Berlin keine Verbindung und ist eine diesbezügliche Petition eingereicht worden.

28. Reifenfabrikation.

Der Geschäftsgang der Kulmer Faßreifenfabrikation war im Jahre 1900 zufriedenstellend, und es wäre noch günstiger gewesen, wenn die Eisenbahntarife für Weiden, Steifholz und Reifen niedriger wären. Es wird befürchtet, daß die in Kulm aufblühende Reifenindustrie von keinem langen Bestand sein werde, da der Strombaufiskus die schönsten Privatkämpen, die noch einen guten Ertrag an Bandstöcken liefern, ankauft und schleifen läßt, wodurch mindestens jährlich 50000 Schock oder 140 Wagenladungen der Reifenindustrie verloren gehen, und wenn diese Ankäufe der Strombauverwaltung fortgesetzt werden, so wird bald nicht mehr genügendes Material zur Verarbeitung vorhanden sein.

29. Stärkefabrik Thorn.

Die letzte Campagne war nur von kurzer Dauer gewesen und nominell schon Ende v. Js. beendet. Die Beschränkung derselben ist in erster Linie in der ungünstigen Konjunktur zu suchen, indem der Stärkefabrikant bei den hohen Preisen für Kartoffeln und den beständig sinkenden Stärkepreisen seine Rechnung nicht findet. Sodann haben wir leider noch immer nicht genügend Wasser, um die vorhandenen Maschinenkräfte und sonstigen Einrichtungen zur Genüge auszunutzen.

Als Wunsch von lokaler Bedeutung möchten wir die Nothwendigkeit der Etablirung einer Postagentur in der Jakobsvorstadt nennen.

30. Elektrizitätswerke Thorn.

Der Geschäftsgang im Jahre 1900, dem zweiten Jahre unseres Betriebes, hat uns insofern überrascht, als die Einnahmen aus dem

Bahnbetriebe sich gegen das vorangegangene Eröffnungsjahr nicht gesteigert haben. Diese Thatsache ist um so auffallender, als in anderen Städten erfahrungsgemäß die Frequenz von Jahr zu Jahr zunimmt. Der Grund hierfür ist wohl darin zu suchen, daß die Bevölkerungsziffer der Stadt Thorn nicht zunimmt und der Fremdenverkehr im Sommer sich ebenfalls in einer Stagnation, wenn nicht sogar in einer Abnahme zu befinden scheint. Bei diesen Verhältnissen muß sich der Bahnverkehr der einzelnen Jahre auf einer gleichmäßigen Höhe halten, die nach oben oder unten nur durch zufällige, im Verlauf des Jahres zusammentreffende lokale Ereignisse unwesentlich verändert werden kann. Den geringen Ausfall gegen das vorige Jahr erklären wir uns daher, daß erstens die Eröffnungsmonate in Folge der Neuheit der Einrichtung sehr gute waren, zweitens, im Eröffnungsjahre das Schützenfest stattfand, welches weit höhere Einnahmen brachte, als die einzelnen Feste des verflossenen Jahres, sodann erlitten wir einen großen Ausfall durch die umfangreichen Pflasterungen innerhalb der Stadt, die uns zu einem Umsteigebetrieb zwangen, welcher den Straßenbahnverkehr derartig verzögerte, daß der Stamm unserer Fahrgäste von einer Benutzung der Straßenbahn während dieser Zeit fast gänzlich Abstand nahm.

Der Lichtbetrieb befindet sich in befriedigender Entwickelung.

31. Bankgeschäft.

Das abgelaufene Berichtsjahr hat keine besonders erfreulichen Resultate gezeitigt.

Der Effektenverkehr, der hier auch sonst kein großer zu sein pflegt, gerieth durch den fast allgemeinen Rückgang der Kourse, insbesondere derjenigen der Industriepapiere, fast ganz ins Stocken und auch die Umsätze in guten Anlageeffekten ließen nach, weil flüssige Kapitalien bessere Verwendung durch Anlage in Hypotheken fanden.

Auch der Verkehr in Russischen Noten ist kein befriedigender zu nennen; minimaler Getreideimport und der schleppende, bei niedrigen Preisen verlaufende Verkauf des aus Rußland kommenden Holzes, sowie die immer schärfer werdende Zollkontrolle in Alexandrowo beengten die Umsätze in Russischen Noten, welche früher die Hauptbranche der hiesigen Bankgeschäfte bildeten.

32. Verwaltungsbericht über die Stadtbahn Briesen.

Die am 1. April 1898 dem öffentlichen Verkehr übergebene Stadtbahn Briesen hat auch im verflossenen Jahre sich rentabel bewiesen.

Der sich mehr und mehr hebende Verkehr wird auch im Berichtsjahre nicht nur die für das gesammte Anlagekapital aufzubringende Verzinsung und Tilgung, neben den Betriebskosten decken, sondern auch noch einen Ueberschuß abwerfen, obgleich die Betriebskosten selbst mehr Aufwendungen als bisher erfordert haben.

Soweit die Monatsabrechnungen vorliegen, stellen sich die Einnahmen und Ausgaben seit dem 1. April 1900 wie folgt:

Monat	Einnahme		Ausgabe		Ueberschuß	
	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
April	2 529	90	1 448	47	1 081	43
Mai	2 701	53	2 146	52	555	01
Juni	2 603	13	2 256	86	346	27
Juli	2 848	85	1 257	01	1 591	84
August	2 849	05	1 286	08	1 562	97
September	3 007	36	2 270	30	737	06
Oktober	2 994	95	1 354	63	1 640	32
November	2 891	15	1 097	83	1 793	32
Dezember	2 492	21	1 491	85	1 000	36
Zusammen	24 918	13	14 609	55	10 308	58

mithin ergiebt sich ein monatlicher Durchschnittsüberschuß von . . . . 1145,40 Mk.

während der Durchschnittsüberschuß in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres monatlich . . . . 1339,05 „

betragen hat, mithin durchschnittlich . . . . 193,65 „ weniger.

Die Einnahmen in vorerwähntem Zeitabschnitt haben eine Steigerung von 1287,64 Mk. erfahren, während die Ausgaben in demselben Zeitabschnitt um 3030,47 Mk. gestiegen sind.

Diese erhebliche Steigerung der Ausgaben ist auf größere Reparaturkosten am Bahnkörper und den Motorwagen zurückzuführen.

Das Anlagekapital einschließlich der beiden Nachtragskapitalien beträgt z. Z. 237 498,84 Mk.

Hierfür hat der Kreis Briesen eine Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}$ % Zinsen und $\frac{1}{2}$ % Tilgung übernommen.

Die Garantiepflicht erfordert:

a. von 198 000 Mk. für die Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1901 4 % = . . . 7920,00 Mk.

b. von dem ersten Nachtragskapital von 28 975 Mk. für die Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1901 4 % = ... 1159,00 Mk.

c. von dem zweiten Nachtragskapital von 10523,84 Mk. für die Zeit vom 24. September 1900 bis 31. März 1901 4 % = 218,70 „

Zusammen 9297,70 Mk.

Da, wie oben erwähnt, schon Ende Dezember der Einnahmeüberschuß 10 308,58 Mk. betragen hat, so ist auch in diesem Jahre zu erwarten, daß der Ueberschuß hinreichen wird, um nicht allein die garantirten Zinsen, sondern auch die der Betriebsunternehmerin zustehende Entschädigung von 10 % der Einnahmeüberschüsse ohne Zuschuß des Kreises zu decken.

Die oben berechnete Gesammteinnahme von 24 918,13 Mk. vertheilt sich auf:

Monat	Personen-Fahrgeld II. u. III. Kl.		Fahrgeld für Hunde		Fahrgeld für Gepäck		Frachten für						Sonstige Einnahmen		Zusammen	
							Stückgut		Eilgut		Wagenladungen					
	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
April	1018	20	1	20	27	90	392	90	30	—	1037	—	22	70	2529	90
Mai	1028	58	—	70	38	90	417	30	42	50	1146	45	27	10	2701	53
Juni	1085	30	—	50	33	70	367	45	50	50	902	—	163	68	2603	13
Juli	1297	10	—	40	39	90	345	50	50	95	1100	—	15	—	2848	85
August	1062	20	1	—	32	70	487	05	37	80	1212	—	16	30	2849	05
September	1114	40	1	50	27	70	473	40	33	90	1237	—	119	46	3007	36
Oktober	1190	—	—	60	37	10	508	85	34	90	1210	—	13	50	2994	95
November	1023	—	—	80	45	80	462	25	28	40	1246	—	84	90	2891	15
Dezember	1008	80	—	80	28	50	391	90	32	60	868	—	161	61	2492	21
Zusammen	9827	58	7	50	312	20	3846	60	341	55	9958	45	624	25	24918	13

33. Sämereien.

Durch Frostwetter bei fehlendem Schneeschutz im vergangenen Winter und durch die darauf folgende Dürre im Frühjahr wurden die Kleefelder besonders im nördlichen und östlichen Deutschland und in Polen so stark mitgenommen, daß die Hoffnung auf eine für unseren Bedarf ausreichende Ernte der wichtigsten Kleearten, insbesondere in Rothklee, Weißklee, Wundklee, Schwedischklee und Gelbklee vernichtet schien.

Böhmen und Schlesien hatten unter diesen ungünstigen Witterungsverhältnissen weniger oder garnicht zu leiden, und diese Landstriche befanden sich bei Beginn der Saison in der angenehmen

Lage für ihre Ernte in Rothklee außergewöhnlich hohe Preise erzielen zu können. Da Frankreich und auch Amerika in Rothklee eine Mißernte zu verzeichnen hatten und die Befürchtung Platz griff, daß in der Bedarfszeit ein Mangel an Saatgut eintreten könnte, wurde von vielen Seiten im November v. Js. zu Deckungskäufen geschritten und für gute böhmische und schlesische Rothkleesaaten 70 bis 80 Mk. pro Zentner gezahlt. Doch schon im Dezember stellte sich heraus, daß die Ernte in Rothklee in einzelnen Gegenden Deutschlands und in Böhmen, Schlesien und Rußland unterschätzt war. Das Angebot an böhmischem und schlesischem Rothklee nahm zu. Die hohen Preise konnten sich in Folge dessen nicht behaupten und erfuhren in dem kurzen Zeitraume von 4—6 Wochen einen Rückgang von 10—15 Mk. pro Zentner. Die Händler, die aus Vorsicht frühzeitig ihren Bedarf zu hohen Preisen gedeckt hatten, und dazu gehörten auch die Händler unseres Kreises, sahen sich in die Nothwendigkeit versetzt, der Konjunktur Rechnung tragend, ihre Vorräthe in der Bedarfszeit zu verlustbringenden Preisen unterzubringen.

Die hohen Preise für Weißklee, Wundklee und Schwedischklee konnten sich bei dem bis zum Schluß der Saison anhaltend schwachen Angebot mit geringen Schwankungen behaupten. Für Gelbklee machte sich in unserer Gegend ein gegen die Vorjahre größerer Bedarf bemerkbar, der zu verhältnißmäßig billigen Preisen in Thüringer Waare gedeckt werden konnte.

In französischer Luzerne hatte Frankreich über eine gute Ernte zu berichten. Die Preise für diesen Artikel waren im Vergleich zu den Kleepreisen recht mäßig, und dürfte diese günstige Preislage auch in unserer Gegend zu einer stärkeren Nachfrage Veranlassung gegeben haben.

In Thymoteum entsprach auch in diesem Jahre der Absatz nicht den gehegten Erwartungen. Die Preise für diesen Artikel, der sowohl in amerikanischer als auch in inländischer Waare Verwendung fand, waren mäßig, immerhin doch gegen das Vorjahr um ca. 2 bis 3 Mk. pro Zentner höher.

Für englisch und italienisch Reygras setzten die Preise schon im Vorjahre in Folge der schwachen Ernte in England recht hoch ein. Die mehr als mittelmäßige Ernte trug im letzten Jahre weiter zur Festigkeit dieses Artikels bei, und verfolgten die Preise bis zum Schluß der Saison eine steigende Richtung. Die Nachfrage in beiden Grassaaten ließ in unserer Gegend wie in den Vorjahren so auch in diesem Jahre sehr viel zu wünschen übrig.

In Seradella war die Ernte in unserem Kreise sehr gering. Die für den hiesigen Bedarf erforderlichen Mengen mußten aus entfernteren Provinzen bezogen werden. Pommern lieferte besonders schöne und theilweise auch gut gereinigte Qualitäten. Die Preise, welche mit 8—9 Mk. pro Zentner einsetzten, erhöhten sich im Laufe der Saison bei der gesteigerten Nachfrage und dem Mangel an frischer Waare um 2—3 Mk. pro Zentner. Auch die aus dem Vorjahre herübergenommenen Vorräthe fanden zu verhältnißmäßig guten Preisen Verwendung.

Amerikanischer Pferdezahnsaatmais stellte sich bei Beginn der Saison auf 7,35 Mk. pro Zentner verzollt ab Danzig. Es kamen hier am Platze auch in diesem Jahre im Transitverkehr mit Russisch-Polen einige größere Abschlüsse zu Stande. Die Nachfrage in diesem Artikel in unserer Gegend, als Ersatz für die ausgewinterten Saaten, nahm am Schlusse der Saison ganz außergewöhnlich zu, und es mußten in Folge dessen bei ungenügendem Angebot hohe Preise bewilligt werden.

Die Preise für Futterrunkelrübensamen, rothe und gelbe Eckerndörfer, welcher in schöner zuverlässiger Qualität von Züchtern unseres Kreises geliefert wurde, stellten sich im Vergleich zu den Preisen des Vorjahres um ca. 10—15 Mk. pro Zentner niedriger. Die Nachfrage, welche anfänglich schwach auftrat und Verkäufe nur zu gedrückten Preisen ermöglichte, steigerte sich gegen Schluß der Saison so wesentlich, daß die Vorräthe in diesen Artikeln nicht nur geräumt, sondern sogar für den Bedarf hiesiger Landwirthe zu hohen Preisen wieder von Außerhalb bezogen werden mußte.

In Futtermöhrensamen, welcher auch in diesem Jahre in guter abgeriebener Waare aus Frankreich bezogen wurde, bewegte sich das Geschäft bei vorjährigen Preisen in gewöhnlichen Grenzen.

Wenn sich auch am Schlusse der Saison eine lebhafte und kaum zu befriedigende Nachfrage für Saatgut als Ersatz für die ausgewinterten Saaten geltend machte, so muß doch im Ganzen das Sämereiengeschäft, soweit unser Platz in Frage kommt, aus den in unseren früheren Berichten angegebenen Gründen als wenig lohnend bezeichnet werden.

34. Kohlen.

Obwohl die in unserem vorjährigen Bericht erwähnte Festigkeit des Kohlenmarktes im Sommer 1900 anhielt, so konnte doch von einer sogenannten Kohlennoth keine Rede sein. Es ist richtig, daß eine Kohlenknappheit bestanden hat, dieselbe dürfte jedoch zum größten

Theil auf den Umstand zurückzuführen sein, daß die Verbraucher in dem Glauben, es würden später Kohlen nicht zu haben sein, ihren Bedarf an Kohlen bereits in den Monaten Juni/Juli deckten. Hierdurch wurde eine Nachfrage geschaffen, die unter gewöhnlichen Verhältnissen erst in den Monaten September/Oktober hervor zu treten pflegte. Es zeigte sich denn auch bereits im September und Oktober durch reichliches Angebot und schwächere Nachfrage, daß der Höhepunkt der Kohlenknappheit erreicht, und für die ganze Geschäftslage normale Verhältnisse in Aussicht standen.

Wenn die oberschlesischen Gruben und die maßgebenden Großhändler in der stürmischen Zeit einen schweren Stand hatten, so muß anerkannt werden, daß dieselben ihren Lieferungsverpflichtungen so gut es ging nachgekommen sind, und daß von dieser Seite eine Schraubung der Preise nicht stattgefunden hat. Daß einzelne Händler bei der dringenden und stürmischen Nachfrage die Lage ausgenutzt, die denkbar höchsten Preise gefordert und theilweise auch bewilligt erhalten haben, ist eine bekannte Thatsache.

Wie in unserem vorjährigen Bericht erwähnt, war per 1. April 1900 die sogenannte Sommerpreisermäßigung nicht eingetreten. Dafür wurde aber auch für den Winter von Seiten der Gruben keine Preiserhöhung vorgenommen, während für die Sommermonate 1901 eine Preisermäßigung von 2—3 Pf. pro Zentner in Kraft getreten ist.

Nach diesem allgemeinen Bericht kommen wir auf den Verlauf des Kohlengeschäfts an unserem Platz im Vorjahre zurück. Es haben sich auch hier die Verhältnisse in entsprechendem Umfange in der vorher geschilderten Weise abgespielt. Wenn auch in der Zeit der stürmischen Nachfrage für den durch die Angst künstlich ins Ungemessene gesteigerten Bedarf keine Deckung zu schaffen war, so muß doch im Allgemeinen behauptet werden, daß wohl zeitweise eine Kohlenknappheit, doch niemals eine Kohlennoth geherrscht hat. Außer kurzen vorübergehenden Stockungen im Kohlenlieferungsgeschäft, wie sie auch unter gewöhnlichen Verhältnissen in anderen Zeiten vorgekommen sind, ist in Stadt und Umgegend weder im Gewerbe noch im Haushalt eine thatsächlich den Betrieb störende Noth vorgekommen. Wenn außerdem im Kleinverkauf in der Zeit der gößten Kohlenknappheit und des strengsten Winters der Preis von 1,30 Mk. für den einzelnen Zentner frei ins Haus im Allgemeinen nicht überschritten und für größeren Bedarf entsprechend billigere Preise berechnet wurden, so müssen wir weiter erklären, daß eine Kohlenfrage in dem s. Zt. von einem großen Theil der Presse geschilderten krassen Umfange für uns nicht bestanden hat. Unsere

Behauptung, daß sich auf der natürlichen Grundlage von Angebot und Nachfrage der Preisstand wieder regeln und normale Verhältnisse eintreten werden, und daß extreme Maßregeln zu verwerfen sind, hat sich voll bestätigt.

Der Rückschlag, der sich auf dem Montanmarkt in so rapider Weise im Herbst vorigen Jahres vollzogen und z. Zt. wenig Hoffnung auf eine Besserung der Verhältnisse bietet, hat auch den Kohlenmarkt in gleicher Weise beeinflußt; die Kohlennachfrage hat im gleichen Schritt mit dem Rückgang der Industrien nachgelassen und heute bei Abfassung des Berichts übersteigt das Angebot die Nachfrage.

Die Thorner Gasanstalt, welche zur Deckung ihres vorjährigen Bedarfs in englischen Gaskohlen den hohen Preis von 1,40 Mk. pro Zentner anzulegen gezwungen war, hat ihren diesjährigen Bedarf zum Preise von 0,95 Mk. pro Zentner kahnfrei hier decken können. In einem gleichen Verhältniß sind auch die Preise für englische Schmiedekohlen, Maschinen- und Ziegeleikohlen zurückgegangen. Zur Zeit klagen unsere Kohlenhändler über schwachen Absatz und gedrückte Preise.

Solange die allgemeine wirthschaftliche Lage keine Aufbesserung erfährt, sind auch für den Kohlenhandel am Platze bessere Zeiten nicht zu erwarten.

Statistik.

Geldverkehr.

Reichsbank.

Der Bankzinsfuß betrug im Jahre 1900

vom 1. Januar bis 11. Januar:

7 % für Wechsel, 8 % für Lombard-Darlehne,

vom 12. Januar bis 26. Januar:

6 % für Wechsel, 7 % für Lombard-Darlehne,

vom 27. Januar bis 12. Juli:

5½ % für Wechsel, 6½ % für Lombard-Darlehne,

vom 13. Juli bis 31. Dezember:

5 % für Wechsel, 6 % für Lombard-Darlehne,

im Durchschnitt des ganzen Jahres 5,333 % für Wechsel und 6,333 % für Lombard-Darlehne gegen 5,036 und 6,036 % im Vorjahre.

Die Gesammt-Umsätze bei der Reichsbank haben im Jahre 1900 betragen:

bei der Reichshauptbank	59904284800 Mk.
bei den Reichsbankanstalten . . .	129187214200 Mk.
zusammen	189091499000 Mk.

gegen 179632549000 Mk. im Vorjahre.

Der Abschluß der Thorner Reichsbankstelle weist nach:

	1900:	1899:
Giro-Verkehr Einnahme . . .	118290079 Mk.	106818866 Mk.
„ „ Ausgabe . . .	118171803 „	106688443 „
Giro-Uebertragungen Zugang .	45382489 „	45842828 „
„ „ Abgang .	42519069 „	37539655 „
Platzwechsel Zugang	17826412 „	15682958 „
„ Abgang	17621338 „	14740219 „
Versandtwechsel	4174176 „	3975518 „
Einzugswechsel Zugang . . .	17498912 „	16528069 „
„ Abgang . . .	17813418 „	16101849 „
Lombard-Darlehne Ausgeliehen	6222000 „	5696400 „
„ „ Zurückgezahlt	6276000 „	5806700 „

Der gesammte Geschäftsumsatz der Reichsbankstelle betrug 309408300 Mk. gegen 280205100 Mk. im Jahre 1899.

Norddeutsche Kreditanstalt. Aktienkapital unverändert 10000000 Mk. Umsatz 1526000000 Mk. (1248000000). Der Bruttogewinn betrug 1780000 Mk. (1545000), der Reingewinn 1273000 Mk. (1077000) und die Dividende 7½ % (8 %).

Thorner Kredit-Gesellschaft, Kommandit-Gesellschaft auf Aktien, G. Prowe & Co. (z. Zt. in Liquidation). Aktienkapital unverändert 300000 Mk., Reservefonds 12263 Mk. (10761). Wechsel wurden angekauft in Höhe von 3297879 Mk. (2843310). Am Schlusse des Jahres blieb ein Wechselbestand von 487034 Mk. (431431). Lombard-Darlehne wurden neu ausgegeben 131530 Mk. (137256). Depositen wurden neu eingezahlt 291946 Mk. (361057). Es blieb am Schlusse des Jahres ein Depositenbestand von 241673 Mk. (220743). Die Aktionäre erhielten eine Dividende von 5 % (4⅚ %).

Culmsee'er Volksbank J. Scharwenka & Co. Aktienkapital unverändert 210000 Mk. Die Reserven betrugen Ende 1900: 25269 Mk. (22451). Wechsel wurden angekauft in Höhe von 2036450 Mk. (1641111). An Depositen wurden eingezahlt 528204 Mk. (510039). Am Schlusse des Jahres betrug der Depositenbestand 377734 Mk. (372484), der Wechselbestand 456310 Mk. (482552). Dividende 9 % (9 %).

Die eingeklammerten Zahlen enthalten die Ergebnisse des Vorjahres.

Vorschuß-Verein zu Thorn, E. G. m. u. H. Angekauft 6164 Wechsel im Betrage von 3399420 Mk. Bruttogewinn 46953 Mk. Dividende 9 %. Reservefonds Ende 1900 83089 Mk. Spezialreservefonds 32977 Mk.

Vorschuß-Verein zu Culmsee, E. G. m. u. H. Einnahme 1027996 Mk. Ausgabe 1023154 Mk. Angekaufte Wechsel im Betrage von 921966 Mk. Eingezahlte Depositen 63005 Mk. Mitglieder-Guthaben Ende 1900 53419 Mk. Mitgliederzahl 250 Personen.

Scharnauer Darlehnskassenverein, E. G. m. u. H. Aktiva 105928 Mk. Passiva 89720 Mk. Mitgliederzahl 57.

Volksbank für Briesen Wpr. und Umgegend, E. G. m. u. H. Einnahme 597840 Mk. Ausgabe 592325 Mk. Angekaufte Wechsel im Betrage von 510247 Mk. Eingezahlte Depositen 412494 Mk. Mitgliederguthaben 17837 Mk. Reingewinn 4425 Mk.

Vorschuß-Verein zu Briesen Wpr., E. G. m. u. H. Guthaben der Mitglieder 124813 Mk. Reservefonds 22897 Mk. Angekaufte Wechsel im Betrage von 2175035 Mk. Eingezahlte Depositen 252000 Mk. Mitgliederzahl Ende 1900 404.

Vorschuß-Verein zu Gollub, E. G. m. u. H. Mitgliederguthaben 39524 Mk. Reservefonds 6113 Mk. Spezialreserve 384 Mk. Angekaufte Wechsel für 559499 Mk. Eingezahlte Depositen 39985 Mk. Mitgliederzahl Ende 1900 150.

Volksbank zu Schönsee, E. G. m. u. H. Mitgliederantheile 16798 Mk. Depositenbestand 147291 Mk. Wechselbestand 141602 Mk. Reinertrag 2176 Mk. Dividende 8 %.

Spar- und Vorschuß-Verein in Strasburg Wpr., E. G. m. u. H. Eingezahlte Depositen 258421 Mk. Ausgegebene Darlehne 197752 Mk. Mitgliederguthaben 47647 Mk. Ueberschuß 6134 Mk.

Bank, E. G. m. u. H., zu Strasburg Wpr. Geschäftsguthaben 134788 Mk. Angekaufte Wechsel im Betrage von 694672 Mk. Spareinlagen 490669 Mk. Reservefonds 54952 Mk. Zahl der Genossen 352.

Vorschuß-Verein zu Neumark, E. G. m. u. H. Umsatz 16231000 Mk. Reingewinn 34000 Mk. Gewährte Kredite 4610000 Mk. Aufgenommene fremde Kapitalien 835000 Mk. Mitgliederguthaben 331000 Mk. Reservefonds 80000 Mk. Spezialreservefonds 6200 Mk. Dividende $6^1/_2$ %. Mitgliederzahl Ende 1900 450.

Bank ludowy, E. G. m. b. H. zu Löbau. Mitgliederguthaben 324396 Mk. Depositenbestand 1535366 Mk. Wechselbestand 1727330 Mk. Mitgliederzahl Ende 1900 2873. Gesammthaftsumme 2338500 Mk.

Sparkassen im Jahre 1900.

Städtische Sparkassen zu	Eingezahlte Spareinlagen 1900 Mk.	Zurückgezahlte Spareinlagen 1900 Mk.	Bestand der Einlagen Ende 1900 Mk.	Zahl der Sparkassenbücher.
Thorn	1 585 707,75	1 702 799,14	4 360 319,81	8954
Kulm	326 182,16	272 536,05	436 671,21	784
Briesen	396 321,69	312 415,96	1 114 202,66	1474
Kreis-Sparkassen zu				
Thorn	399 757,86	362 593,75	855 794,97	2350
Kulm	1 784 664,04	1 829 967,91	2 680 820,33	4605
Briesen	534 451,21	417 399,56	1 148 620,96	1516
Strasburg	439 945,32	493 912,18	2 012 024,33	2631
Neumark	802 842,69	628 083,58	4 046 011,92	4208

Nachweisung

des Telegramm-Verkehrs bei den in den Kreisen Thorn, Kulm, Briesen (Wpr.), Strasburg (Wpr.) und Löbau (Wpr.) gelegenen Post- und Telegraphenanstalten des Ober-Postdirektionsbezirks Danzig.

Name der Anstalt	Telegramme aufgegeben St.	Telegramme angekommen St.
1. Telegraphenämter.		
Thorn	60646	58599
2. Postämter I.		
Kulm	9713	9977
Strasburg (Wpr.)	8966	7960
Thorn 2	5582	2769
Thorn 3	3352	1674
Thorn (Schießplatz)	1416	1053
3. Postämter II.		
Briesen (Wpr.)	7896	6793
Culmsee	7055	7250
Jablonowo (Wpr.)	3742	2331
Lautenburg (Wpr.)	4966	4794
Löbau (Wpr.)	4241	4111
Neumark (Wpr.)	4953	5587
4. Postämter III.		
Bischofswerder 2 (Wpr.)	985	397
Damerau (Kr. Kulm)	672	585
Gollub	2266	2868
Gorzno	585	538
Gottersfeld	790	670
Konojad	571	476
Kornatowo	1183	697
Leibitsch	896	1171
Mocker (Wpr.)	1221	2428
Montowo	975	820
Naymowo	448	399
Ottlotschin	1607	438
Podgorz	1972	2972
Radost	411	321
Schönsee (Wpr.) 1	2157	2179
Schönsee (Wpr.) 2	1869	548
Unislaw	1153	1020
Weißenburg (Wpr.)	1038	412
5. Postagenturen.		
Blotto	150	254
Bobrau	121	203
Brattian	107	186
Kolonie Brinsk	90	145
Czichen (Bez. Danzig)	93	56
Dembowalonka	326	341
Dt. Brzozie	82	203
Elgiszewo	67	86
Forsthausen (Wpr.)	104	105
Gelens	399	512

Name der Anstalt	Telegramme aufgegeben St.	Telegramme angekommen St.
Gramtschen (Wpr.)	259	234
Gr. Kruschin	298	365
Gr. Radowisk	124	231
Heimsoot	284	516
Hohenkirch (Wpr.)	635	600
Jamielnick	276	155
Ramlarken	429	401
Kauernick	201	344
Kielpin	151	211
Kl. Czyste	518	592
Kl. Trebis	515	428
Kgl. Neudorf	156	237
Kokotzko	312	314
Lipnitza (Bez. Danzig)	182	362
Lippinken	159	265
Lissewo	674	700
Lonkorsz	322	394
Lulkau	131	164
Mroczno	145	256
Nawra	405	392
Neugrabia	577	530
Neuhof (Bez. Danzig)	86	122
Neuzielun	244	349
Niezywienc	198	222
Ostaszewo (Kr. Löbau)	61	161
Ostaszewo (Kr. Thorn)	401	697
Ostrowitt (Kr. Briesen)	251	332
Ostrowitt (Kr. Löbau)	394	347
Papau	185	209
Pensau	225	276
Plusnitz (Wpr.)	548	669
Podwitz	134	302
Pokrzydowo	193	329
Poln. Brzozie	174	175
Radomno	203	235
Rentschkau	294	435
Richnau (Wpr.)	180	253
Rosenthal (Bez. Danzig)	187	431
Roßgarten	128	276
Rumian	126	122
Rynsk	275	607
Schilno	213	331
Schöneich (Wpr.) (am 15. Juni 1900 eröffnet)	67	91
Schönwalde (Kr. Thorn)	51	79
Schwarzenau (Wpr.)	363	535
Schwirsen (Wpr.)	307	574
Siemon	156	180
Skarlin	192	279
Stephansdorf (Wpr.)	110	173

Name der Anstalt	Telegramme aufgegeben St.	Telegramme angekommen St.	Name der Anstalt	Telegramme aufgegeben St.	Telegramme angekommen St.
Swierczynko	263	301	Colmansfeld	68	81
Szczuka	287	626	Dombrowken	111	115
Tauer (Wpr.) (seit 15. September 1900)	192	252	Neugut	51	138
Watterowo	239	367	Gr. Orsichau	51	109
Wrotzk	442	592	Gr. Plowenz	250	281
Wrotzlawken	789	828	Gr. Wallitz	217	246
Zbiczno	69	95	Kaldus (seit 15. Juni 1900)	19	32
6. Post- und Telegraphenhülfstellen.			Sloszewo	162	230
Bahrendorf	82	106	Villisaß	205	214
Blandau	100	125	Zlotterie.	117	200

Verkehr bei den hauptsächlichen Postämtern des Handelskammerbezirks.

Postamt	Briefsendungen		Packete ohne Werthangabe		Packete mit Werthangabe				Briefe und Kästchen mit Werthangabe				Nachnahme-Packete	
					Eingegangen		Aufgegeben		Eingegangen		Aufgegeben			
	Eingeg. St.	Aufgegeb. St.	Eingeg. St.	Aufgegeb. St.	St.	Werthbetr. M	St.	Werthbetr. M	St.	Werthbetr. M	St.	Werthbetr. M	Eingeg. St.	Aufgegeb. St.
Thorn 1	4369612	3515746	261491	129922	4795	11220995	1999	8719638	14832	23390064	8598	12243552	16004	4452
Thorn 2	299468	726546	27474	9345	144	1162368	34	2210	230	96600	241	176653	530	442
Mocker	210184	119444	8064	4123	57	85500	12	19200	373	815751	156	515580	1184	260
Podgorz	127062	82550	8153	7042	147	1511307	11	330	554	2314335	233	615266	988	37
Culmsee	515190	443898	36822	17537	280	74665	309	343386	1481	2751253	2791	4970479	4027	481
Kulm	784888	582608	61838	30207	365	650430	267	1583844	1930	3776000	1919	2321000	5129	667
Briesen	521064	347022	35837	18616	307	340463	281	2353375	1270	3498850	2183	2671992	2379	997
Neumark	322972	337662	27175	13299	214	43656	238	476000	1102	2763414	1719	4300938	2751	101
Löbau	222586	260832	27571	14165	160	23280	203	889140	779	1618530	1324	2818796	2193	289
Strasburg	713050	740480	51711	28741	445	1008050	497	2072490	1911	2354352	2588	4888732	3972	784
Lautenburg	213400	175292	19953	9910	257	488043	241	337400	995	1941240	1433	2847991	2068	94

Postamt	Nachnahme-Briefsendungen		Nachnahme-Betrag		Postaufträge		Postanweisungen				Zeitungsnummern		Mit der Post abgereist
					Eingegangen		Eingezahlte		Ausgezahlte				
	Eingeg. St.	Aufgegeb. St.	Eingeg. M	Aufgegeb. M	St.	Werthbetr. M	St.	Werthbetr. M	St.	Werthbetr. M	Eingeg.	Abgesandt	Personen
Thorn 1	18726	27505	1007170	453007	6941	894730	143701	9375937	140396	8544331	744063	1805731	329
Thorn 2	796	—	27581	16973	108	6534	8097	326383	11994	218767	93051	11594	—
Mocker	1746	364	33695	14612	203	12582	7124	274006	7159	322104	75660	—	—
Podgorz	759	152	19800	907	131	8842	6254	290313	5268	262780	91853	7596	—
Culmsee	5433	3082	315964	33820	2027	316212	37444	2828505	15435	827857	395376	2106	46
Kulm	6367	5243	344880	57003	2183	300924	51218	3417750	37888	1916825	331940	143520	7970
Briesen	5317	8073	230880	52308	2377	444499	35685	2873773	15421	1009209	206246	65745	—
Neumark	4905	3429	227680	27645	1627	244050	28721	2091879	15150	814043	147912	51163	609
Löbau	3244	2694	250432	30792	1508	248774	26480	2046729	15385	575523	163785	10279	4
Strasburg	7264	4912	434964	57665	2723	426700	48244	3291566	28472	1233909	413352	38792	—
Lautenburg	2968	1034	80496	4512	788	130020	21683	1574987	9270	563735	85956	11778	—

Verkehr auf der Weichsel.

Im Jahre 1900 haben Thorn passirt:

1. von Rußland stromab:

702	beladene Kähne	gegen	747	im Vorjahre.
71	leere Kähne	„	111	„ „
11	beladene Güterdampfer	„	12	„ „
2	leere Güterdampfer	„	7	„ „
74	Schleppdampfer	„	73	„ „
1777	Holztraften	„	2220	„ „

2. Nach Rußland stromauf:

343	beladene Kähne	gegen	478	im Vorjahre.
248	leere Kähne	„	50	„ „
12	beladene Güterdampfer	„	21	„ „
12	leere Güterdampfer	„	17	„ „
42	Schleppdampfer	„	19	„ „
3	Personendampfer	„	7	„ „

3. Aus dem Inlande stromab:

238	beladene Kähne	gegen	264	im Vorjahre.
71	leere Kähne	„	56	„ „
109	beladene Güterdampfer	„	132	„ „
13	leere Güterdampfer	„	6	„ „
16	Schleppdampfer	„	9	„ „
62	Holztraften	„	$40^3/_4$	„ „

4. Aus dem Inlande stromauf:

108	beladene Kähne	gegen	142	im Vorjahre.
57	leere Kähne	„	44	„ „
110	beladene Güterdampfer	„	148	„ „
—	leere Güterdampfer	„	4	„ „
11	Schleppdampfer	„	8	„ „
—	Personendampfer	„	1	„ „
4092	Wasserfahrzeuge incl. Holztraften	gegen	$4616^3/_4$	im Vorjahre.

Von den 4092 Wasserfahrzeugen sind in Thorn

1. Ganz befrachtet stromab:

		Kähne		Dampfer
mit Rohzucker	123	Kähne	19	Dampfer.
„ Stückgütern	5	„	59	„
„ Mehl	31	„	11	„
„ Branntwein	4	„	17	„
„ Roggen	4	„	—	„
„ Weizen	6	„	—	„
„ Gerste	13	„	—	„
„ Melasse	14	„	—	„
„ rohem Nutzholz	2	„	—	„
„ gesägtem Nutzholz	6	„	—	„
„ gesägten Brettern	3	„	—	„
„ Hülsenfrüchten	2	„	—	„
„ Hafer	7	„	—	„
„ Feldsteinen	2	„	—	„
„ Ziegelsteinen	2	„	—	„
„ Kies	2	„	—	„
„ Faschinen	8	„	—	„
„ Pionier-Brückenmaterial	2	„	—	„
„ Eisenwaaren	—	„	2	„
„ Wein und Bier	1	„	1	„
„ Fastage	1	„	—	„

2. Ganz befrachtet stromauf:

		Kähne		Dampfer
mit Steinkohlen	2	Kähne	1	Dampfer.
„ Kalksteinen	13	„	—	„
„ Ziegelsteinen	1	„	—	„
„ Farbholz	1	„	—	„
„ Schwerspath	1	„	—	„
„ Düngemitteln	2	„	—	„
„ Fastage	1	„	—	„
„ Eisenwaaren	—	„	1	„
„ sonstigen Gegenständen	1	„	—	„

3. Ganz entlöscht stromauf:

		Kähne		Dampfer
mit Stückgütern	42	Kähne	106	Dampfer.
„ Steinkohlen	24	„	—	„
„ Koks	1	„	—	„
„ verarbeitetem Eisen	3	„	1	„
„ Artl.-Geschossen	2	„	—	„
„ Wein	—	„	1	„

mit	Maisölkuchen	8	Kähne	—	Dampfer.
„	Maisölkuchen und Reis	1	„	—	„
„	Petroleum	5	„	—	„
„	Petroleum und Roheisen	1	„	—	„
„	Roheisen	1	„	—	„
„	Heringen	—	„	1	„
„	Salz	1	„	—	„
„	Reis und Schleifsteinen	—	„	1	„
„	Reis	1	„	—	„
„	Pflastersteinen	8	„	—	„
„	Mehl	1	„	—	„
„	Mais	6	„	—	„
„	Rapskuchen	2	„	—	„
„	Zucker	1	„	—	„

4. Ganz entlöscht stromab:

mit	Kleie	177	Kähne	1	Dampfer.
„	Roggen	5	„	—	„
„	Gerste	7	„	—	„
„	Hülsenfrüchten	8	„	—	„
„	Zucker	6	„	—	„
„	Maschinentheilen	1	„	—	„
„	Kuhhaaren	1	„	—	„
„	gesägten Brettern	6	„	—	„
„	Faschinen	41	„	—	„
„	Steinen	96	„	—	„
„	Oelkuchen	8	„	—	„
„	Brennholz	8	„	—	„
„	Zinnasche	—	„	1	„
„	Fastage	—	„	2	„
„	sonstigen Gegenständen	—	„	3	„

Nachweisung

der im Jahre 1900 in Thorn auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter.

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg. Tonnen à 1000 Kilogr.	Zu Thal. Tonnen à 1000 Kilogr.
A. Eingang.		
1. Soda	157,65	—
2. Roheisen und Brucheisen	390,20	—
3. Andere unedle Metalle roh und als Bruch	1,34	—
4. Verarbeitetes Eisen aller Art	784,59	—
5. Cement, Traß und Kalk	45,41	—
6. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	63,88	—
7. Eisenerz	0,98	—
8. Flachs, Hanf, Heede, Werg	30,24	0,98
9. Roggen	—	299,06
10. Hafer	53,—	—
11. Gerste	—	480,74
12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	1022,03	304,18
13. Oelsaat	1,26	6,47
14. Obst, frisches und getrocknetes	48,60	—
15. Gemüse und Pflanzen	1,57	—
16. Glas und Glaswaaren	33,50	—
17. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	14,15	1,80
18. Harte Schnittwaare	—	33,26
19. Weiche Schnittwaare	4,30	304,26
20. Weiche Brennholzscheite	—	610,—
21. Reisig und Faschinen	—	1379,24
22. Fastage, Fässer, Kisten, Säcke	243,88	8,08

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg. Tonnen à 1000 Kilogr.	Zu Thal. Tonnen à 1000 Kilogr.
23. Holzwaaren und Möbel	7,25	—
24. Instrumente, Maschinen u. Maschinentheile	92,71	0,29
25. Bier	23,56	—
26. Branntwein	50,51	—
27. Wein	401,30	—
28. Fische auch Heringe	470,49	—
29. Mehl und Mühlenfabrikate	223,35	15285,80
30. Reis	629,90	—
31. Salz	82,67	—
32. Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao	172,10	—
33. Zucker, Melasse, Syrup	948,99	517,03
34. Fette Oele und Fette	740,21	—
35. Petroleum und andere Mineralöle	660,73	—
36. Steine und Steinwaaren	755,84	5980,—
37. Steinkohlen	2907,84	—
38. Koks	105,75	—
39. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	59,59	—
40. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren	28,91	—
41. Thonwaaren, Steingut, Porzellan	1,49	—
42. Wolle, roh	23,61	—
43. Alle sonstigen Gegenstände	3184,08	624,25
Insgesammt	14467,46	25835,44
B. Abgang.		
1. Düngemittel aller Art	140,10	—
2. Soda	—	1,58
3. Farbholz	51,35	—
4. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	—	4,57
5. Verarbeitetes Eisen aller Art	0,33	92,81
6. Cement, Traß und Kalk	1010,—	—
7. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	—	130,70
8. Flachs, Hanf, Heede, Werg	—	0,11
9. Weizen und Spelz	—	776,43
10. Roggen	—	284,94

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg. Tonnen à 1000 Kilogr.	Zu Thal. Tonnen à 1000 Kilogr.
11. Hafer		720,81
12. Gerste	—	1515,77
13. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	—	327,31
14. Oelsaat	—	9,91
15. Kartoffeln	—	0,30
16. Obst, frisches und getrocknetes		2,27
17. Glas und Glaswaaren		8,82
18. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	3,54	5,78
19. Harte Stämme (rohes Nutzholz)	—	50,60
20. Weiche Schnittwaare	—	990,23
21. Reisig und Faschinen	—	366,—
22. Fastage, Fässer, Kisten, Säcke	0,08	169,57
23. Instrumente, Maschinen u. Maschinentheile		5,27
24. Bier	—	104,37
25. Branntwein	—	2154,01
26. Wein	—	99,46
27. Fische auch Heringe	—	2,40
28. Mehl und Mühlenfabrikate	—	4806,56
29. Reis	—	0,90
30. Kaffee, Kaffesurrogate, Cacao	0,97	8,80
31. Zucker, Melasse, Syrup	—	23579,63
32. Fette Oele und Fette	—	171,38
33. Petroleum und andere Mineralöle	—	175,08
34. Steine und Steinwaaren	—	213,15
35. Steinkohlen	125,—	—
36. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	—	0,74
37. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren	52,50	215,45
38. Thonwaaren, Steingut, Porzellan	—	0,86
39. Alle sonstigen Gegenstände	96,98	878,33
Insgesammt	1480,85	37874,85

Nachweisung

der im Jahre 1900 auf Station Thorn eingegangenen und abgesandten Güter.

Bezeichnung der Güter.	Eingang To.	Versandt To.	für Behörden To.	für Gewerbetreibende zollpfl. To.	für Gewerbetreibende zollfrei To.	Bemerkungen.
Eil- u. Stückgüter nur nach dem Gewicht	11105	13020				
Steinkohlen und Koks	33903	1243				
Oelkuchen	2404	2722				
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- und Schmelzeisen pp.	143	1412				
Zucker	10227	37				
Eisen, façonnirt	1921	1982				
Eisen, Eisenguß- und Stahlwaaren .	2008	2265				
Weizen	2425	2018	—	172	2253	Eingang
			—	52	1966	Versandt
Roggen	1119	329	126	183	810	Eingang
			10	23	296	Versandt
Hafer	1146	529	416	327	403	Eingang
			—	—	529	Versandt
Mühlenfabrikate (Mehl, Graupe, Grütze pp.), auch Kartoffelmehl u. Stärke	62470	78006	20	—	62450	Eingang
			204	41	77761	Versandt
Gerste	3617	2136				
Rübsen und Raps, Leinsaat . . .	254	403				
Hülsenfrüchte	2576	2883				
Kartoffeln	606	140				
Flachs, Hanf, Heede, Werg	10	—				
Bau- und Nutzholz (Stabholz, Latten, Bohlen, Bretter), auch Brennholz .	9779	6012				
Spiritus und Branntwein	399	145				
Steine, roh und bearbeitet, Chamott-, Dach- und Mauerziegel, Drains pp.	7394	13562				
Düngemittel	511	155				
Wolle, thierische	330	329				
Spediteur-Sammelgüter in Wagenladungen	1723	273				
Petroleum	790	66				
Mais	397	853				
Summe	157257	130520				
	287777					

Personenverkehr.

Es reisten ab vom Hauptbahnhofe	240 538	Personen.
„ „ „ „ Stadtbahnhofe	179 218	„

Viehverkehr.

	Eingang.	Versandt.
Pferde, Ponnys, Maulthiere, Esel (inkl. Pferde auf Requisitionsschein)	1 696	1 744.
Füllen	11	50.
Stiere, Ochsen	310	340.
Kühe	54	9.
Kälber	177	52.
Schweine, Ferkel	38 490	53 348.
Ziegen, Schafe, Lämmer	569	553.
Gänse, Puten	208 096	311 696.

Nachweisung

der im Jahre 1900 auf Station Mocker eingegangenen und abgesandten Güter.

Bezeichnung der Güter.	Eingang To.	Versandt To.	für Behörden To.	für Gewerbetreibende zollpfl. To.	für Gewerbetreibende zollfrei To.	Bemerkungen.
Eil- u. Stückgüter nur nach dem Gewicht	3580	5496				
Steinkohlen und Koks	16154	178				
Oelkuchen	15843	14121				
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- und Schmelzeisen	589	455,5				
Zucker	8701,5	16,5				
Eisen, façonnirt	245,5	123				
Eisen, Eisenguß- und Stahlwaaren	189	343				
Weizen	14042	407	—	—	14042	Eingang
			—	—	407	Versandt
Roggen	8268	57	—	—	8268	Eingang
			—	—	57	Versandt
Hafer	2202,5	32	290	—	1912,5	Eingang
			—	—	32	Versandt
Mühlenfabrikate (Mehl, Graupe, Grütze pp.)	3811	21317	—	—	3811	Eingang
			—	—	21317	Versandt
Gerste	387,5	8,5				
Rübsen und Raps, Leinsaat	5	19,5				
Hülsenfrüchte	770,5	124				
Kartoffeln	17568,5	54				
Bau- und Nutzholz pp.	1100	1053,5				
Spiritus- und Branntwein	6931	2480				
Steine, roh und bearbeitet, Chamott-, Dach- und Mauerziegel	2441	57				
Düngemittel	1578,5	1204,5				
Wolle, thierische	1,5	—				
Petroleum	9	59				
Mais	48	27				
Summe	104466	47635				
	152101					

Personenverkehr.

Es reisten ab . . . . 20 393 Personen.

Viehverkehr.

	Eingang.	Versandt.
Pferde, Ponnys, Maulthiere, Esel (einschl. Pferde auf Requisitionsschein)	131	29.
Stiere, Ochsen	927	741.
Kühe	69	79.
Kälber	223	46.
Schweine, Ferkel	2 176	489.
Ziegen, Schafe, Lämmer	890	1 285.

Verkehr auf der Uferbahn

im Jahre 1900.

Monat	Beladene Waggons gingen ein	aus	Zusammen
Januar	328	73	401
Februar	295	77	372
März	402	104	506
April	339	340	679
Mai	627	324	951
Juni	347	200	547
Juli	380	305	685
August	315	237	552
September	374	340	714
Oktober	701	308	1009
November	823	477	1300
Dezember	291	135	426
Im Ganzen	5222	2920	8142

Nachweisung

derjenigen Getreidesendungen, welche im Jahre 1900 über Gollub und Leibitsch von Polen eingegangen und unter Begleitschein-Kontrolle nach Thorn abgefertigt sind.

Monat	Weizen To.	Roggen To.	Gerste To.	Hafer To.	Hülsenfrüchte To.	Rübsaat und Raps To.
I. über Gollub:						
Januar . . .	—	—	—	—	—	—
Februar . . .	—	—	—	—	—	—
März	—	—	—	—	—	—
April	—	—	—	—	—	—
Mai	—	—	—	—	—	—
Juni	—	—	—	—	—	—
Juli	—	—	—	—	—	—
August . . .	—	—	—	—	—	—
September . .	—	—	—	—	—	—
Oktober . . .	—	—	—	—	—	—
November . .	—	—	—	—	—	—
Dezember . .	30	—	—	—	—	—
Im Ganzen	30	—	—	—	—	—
II. über Leibitsch:						
Januar . . .	—	—	—	—	15	—
Februar . . .	20	—	—	—	7,5	—
März	—	—	—	—	10	—
April	—	—	—	—	—	—
Mai	8	—	—	—	—	—
Juni	7	—	—	—	—	—
Juli	—	—	—	—	—	—
August . . .	—	—	—	—	—	5
September . .	—	—	10	—	—	—
Oktober . . .	—	—	—	—	—	—
November . .	—	—	—	—	—	—
Dezember . .	—	—	—	—	—	—
Im Ganzen	35	—	10	—	32,5	5

Mitglieder der Handelskammer
im Jahre 1900.

Aus dem Kreise Thorn.

Kommerzienrath **Schwartz**, Präsident.
Herm. F. Schwartz sen., Vize-Präsident.
H. Asch.
C. Berendes.
A. Born.
C. Dietrich.
G. Fehlauer.
G. Gerson.
P. Laengner.
H. Loewenson.
C. Matthes.
S. Rawitzki.

Aus dem Kreise Kulm.

W. Schultze.
G. Segall (vom Oktober an Dr. **Henatsch** aus Unislaw).

Aus dem Kreise Briesen.

R. Bauer.
J. Meyer.

Aus dem Kreise Löbau.

C. Cohn.
C. Landshut.

Aus dem Kreise Strasburg.

W. Schindler.
H. Wodtke.

Sekretär: **C. Voigt.**

Mitglieder der Sachverständigen-Kommission.

1. für Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien und Saaten:
   G. Fehlauer, S. Rawitzki, G. Gerson, St. Reichel und **D. Wolff.**
2. für Manufaktur- und Kurzwaaren:
   Gustav Elias, H. Fränkel und **L. Puttkammer.**
3. für Kolonialwaaren, Oele, Chemikalien, Spiritus und Weine:
   K. Adolph, Benno Richter, Carl Matthes, R. Rütz und Kommerzienrath **Schwartz.**
4. für Leder, Wolle und Rohprodukte:
   C. Kittler.
5. für Eisen- und Stahlwaaren, Cement, Kohlen und Kalk:
   Emil Dietrich, A. Rittweger und **Franz Zährer.**
6. für Holz: **H. Loewenson.**

Vereidigter Handelsmakler: **Paul Engler.**
Vereidigte Holzmesser: **W. Spieckert, S. Blum.**
Vereidigte Probenehmer für Zucker und Melasse:
Fr. Preuß, J. Springer (Culmsee), **G. Riefflin** (Thorn).

Inhalts-Verzeichniß.

